Conto Corrente con la Posta

GAZZETTA UFFICIALE

PARTE PRIMA DEL REGNO D'ITALIA

Anno LXVI | **Roma — Giovedì, 10 dicembre 1925** | **Numero 286**

Abbonamenti.

		Anno	Sem.	Trim.
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (Parte I o II)	L.	**100**	**60**	**40**
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	**200**	**120**	**70**
In Roma, sia presso l'Amministrazione che a domicilio ed in tutto il Regno (sola Parte I)	»	**70**	**40**	**25**
All'estero (Paesi dell'Unione postale)	»	**120**	**80**	**50**

Gli abbonamenti decorrono dal primo del mese in cui ne viene fatta richiesta.

Gli abbonati hanno diritto anche ai supplementi ordinari. I supplementi straordinari sono fuori abbonamento.

Il prezzo di vendita di ogni puntata, anche se arretrata, della « Gazzetta Ufficiale » (Parte I e II complessivamente) è fissato in lire UNA nel Regno, in lire DUE all'Estero.

Il prezzo dei supplementi ordinari e straordinari è fissato in ragione di cent. 5 per ogni pagina.

Gli abbonamenti si fanno presso l'**Amministrazione della « Gazzetta Ufficiale » — Ministero delle Finanze** (Telefono 91-86) — ovvero presso le librerie concessionario indicate nel seguente elenco. L'importo degli abbonamenti domandati per corrispondenza deve essere versato negli Uffici postali a favore del conto corrente N. 1/2640 del Provveditorato generale dello Stato, a norma della circolare 26 giugno 1924.

Per il prezzo degli annunzi da inserire nella « Gazzetta Ufficiale » veggansi le norme riportate nella testata della parte seconda.

La « Gazzetta Ufficiale » e tutte le altre pubblicazioni dello Stato sono in vendita presso la Libreria dello Stato al Ministero delle finanze e presso le seguenti Librerie depositarie: Alessandria: *A. Boffi.* — Ancona: *G. Focola.* — Aquila: *F. Agnelli.* — Arezzo: *A. Pellegrini.* - Ascoli Piceno *Ugo Censori.* — Avellino: *C. Leprini.* — Bari: *Fratelli Favia.* — Belluno: *S. Benetta* — Benevento: *E. Tomaselli.* - Bergamo: *Anonima libraria italiana.* - Bologna *L. Cappelli.* — Bolzano: *L. Trevisini.* — Brescia: *E. Castoldi.* — Cagliari: *R. Carta-Raspi.* — Caltanissetta: *P. Milia Russo* — Campobasso: (*). — Carrara: *Libreria Bajni.* - Caserta: *Ditta F. Croce e Figlio.* - Catania: *G. Giannotta* Catanzaro: *V. Scaglione.* Chieti: *F Piccirilli* Como: *C. Nani e C.* — Cosenza: *R. Riccio.* — Cremona: *Libreria Sonzogno.* — Cuneo: *G. Salomone.* - Ferrara: *Lunghini e Bianchini* — Firenze: *A Rossini.* - Fiume: *Libreria Dante Alighieri.* — Foggia: *G. Pilone.* — Forlì: *G. Archetti.* — Genova: *Libreria internazionale Treves dell'Anonima libraria italiana.* — Girgenti: *L. Bianchetta.* — Grosseto: *F. Signorelli.* — Imperia: *S. Benedusi.* — Lecce: *Libreria Fratelli Spacciante.* — Livorno: *S Belforte e C.* — Lucca: *S Belforte e C.* — Macerata: *R. Franceschetti.* — Mantova: *Arturo Mondovì.* — Massa: *E. Medici* — Messina: *G. Principato.* — Milano: *Libreria Fratelli Treves, in Galleria.* — Modena: *G. T. Vincenzi e nipote.* — Napoli: *Anonima Libraria italiana.* — Novara: *R. Guaglio.* — Padova: *A. Draghi.* — Palermo: *O Fiorenza* - Parma: *D. Vannini.* — Pavia: *Succ. Bruni Marelli.* - Perugia: *Simonelli.* — Pesaro: *O. Semprucci* — Piacenza: *V. Porta.* — Pisa: *Libreria Bemporad delle Librerie italiane riunite.* — Pola: *E. Schmidt.* — Potenza: (*). — Ravenna: *E. Lavagna e F.* - Reggio Calabria: *R D'Angelo.* — Reggio Emilia: *L Bonvicini.* — Roma: *Anonima libraria italiana, Stamperia Reale, Maglione e Strini* Rovigo: *G. Marin.* - Salerno: *P. Schiavone.* — Sassari: *G Ledda.* — Siena: *Libreria San Bernardino.* — Siracusa: *G. Greco.* — Sondrio: *Zarucchi.* — Spezia: *A. Zacutti.* — Taranto: *Fratelli Filippi.* — Teramo: *L. d'Ignazio.* — Torino: *F Casanova e C.* — Trapani: *G. Banci.* — Trento: *M. Disertori.* — Treviso: *Longo e Zoppelli.* — Trieste: *L. Cappelli.* — Friuli: *Libreria Carducci* — Venezia: *L. Cappellin.* — Verona: *R Cabianca.* — Vicenza: *G. Galla.* — Zara: *E. de Schönfeld.* — Tripoli: *Libreria Fichera* Per la Francia: Parigi: *Libreria italiana,* Rue du 4 Septembre. — (*) Provvisoriamente presso l'Intendenza di finanza.

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DELLA GIUSTIZIA E DEGLI AFFARI DI CULTO — UFFICIO PUBBLICAZIONE DELLE LEGGI

AVVISO

I signori abbonati alla GAZZETTA UFFICIALE del Regno d'Italia, sono vivamente pregati di rinnovare, al più presto, e non oltre il 25 dicembre del corrente anno, l'abbonamento per il 1926, tenendo presente che sarà sospeso l'invio del periodico a tutti coloro che non avranno adempiuto a tale formalità entro il termine suddetto. Giova anche avvertire che l'Amministrazione della « Gazzetta » non può garantire l'invio dei numeri già pubblicati agli associati i quali rinnoveranno l'abbonamento ad anno iniziato.

SOMMARIO

LEGGI E DECRETI

Numero di pubblicazione 2401.

LEGGE 6 dicembre 1925, n. 2137.

Conversione in legge del R. decreto-legge 31 luglio 1919, numero 1357, contenente norme per l'adozione degli orfani di guerra e dei nati fuori di matrimonio nel periodo della guerra.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Il Senato e la Camera dei deputati hanno approvato;
Noi abbiamo sanzionato e promulghiamo quanto segue:

Articolo unico.

E' convertito in legge il R. decreto-legge 31 luglio 1919, n. 1357, contenente norme per l'adozione degli orfani di guerra e dei trovatelli nati durante la guerra, con le modificazioni risultanti dal testo seguente:

Art. 1.

Gli orfani di guerra iscritti nell'elenco generale prescritto dalla legge 18 luglio 1917, n. 1143, possono essere adottati in età inferiore a diciotto anni col procedimento e con gli effetti stabiliti nel Codice civile, e nelle seguenti disposizioni, in quanto esse derogano a quelle del Codice.

La facoltà di adottare gli orfani predetti è consentita a chi abbia compiuto gli anni quaranta.

Art. 2.

Per gli orfani minori di anni diciotto e privi di entrambi i genitori, il consenso è prestato dal Comitato provinciale competente a norma dell'art. 9 della legge 18 luglio 1917, n. 1143, su relazione del giudice delle tutele, il quale sentirà il parere della persona o dell'ente che esercita la tutela, e quello del consiglio di famiglia o di tutela nei casi dell'articolo 209 del Codice civile.

Il giudice delle tutele compirà le indagini più accurate per accertarsi che l'adozione sia per riuscire moralmente vantaggiosa all'orfano ed economicamente non pregiudizievole, dovendosi escludere l'adozione da parte di chi sia in condizione di trarre personale profitto dalla pensione spettante all'orfano o dal patrimonio che egli possieda.

Il Comitato provinciale delegherà il giudice delle tutele o altro dei propri membri a prestare il consenso per l'adozione avanti la Corte d'appello.

Art. 3.

Per gli orfani minori di anni diciotto soggetti a patria potestà il consenso è prestato dal genitore.

Art. 4.

Nei casi dei due articoli precedenti dovrà sempre essere sentito lo stesso minore quando abbia compiuto l'età di dieci anni.

Art. 5.

L'adozione di un orfano di guerra privo di entrambi i genitori conferisce all'adottante, o al padre adottivo nel caso contemplato dall'articolo 204 del Codice civile, i poteri e i doveri attribuiti al tutore dalle disposizioni della citata legge 18 luglio 1917, senza però il concorso del consiglio di famiglia o di tutela, ferme restando le disposizioni degli articoli 210 e 211 del Codice civile.

La precedente disposizione si applica anche all'orfano soggetto a patria potestà se questa venga a cessare dopo l'adozione e durante l'età minore per qualunque causa.

Art. 6.

I genitori adottivi degli orfani di guerra sono sottoposti alla vigilanza e ai controlli stabiliti per i genitori e per i tutori dalla legge 18 luglio 1917, n. 1143.

Art. 7.

Qualora l'adottante incorra nei casi in cui, a norma degli articoli 18 e 19 della predetta legge, si può far luogo a provvedimenti contro il genitore o il tutore, il Comitato provinciale, sentito il giudice delle tutele o su proposta del medesimo, può chiedere alla Corte di appello la revoca dell'adozione, provvedendo per la tutela dell'orfano nei modi ordinari.

La revoca non pregiudica i diritti agli alimenti e i diritti di successione ereditaria spettanti al figlio adottivo.

Art. 8.

Le disposizioni degli articoli 1 e 5 sono estese ai fanciulli procreati fuori di matrimonio nel periodo della guerra e nati entro il 31 dicembre 1919, non contemplati nell'art. 3 della legge 18 luglio 1917, n. 1143, dei quali la filiazione non sia stata legalmente riconosciuta o dichiarata.

L'assenso per essi all'adozione, con le cautele stabilite nell'art. 2 e con l'osservanza dell'art. 205 del Codice civile, è prestato dal tutore previa approvazione del Consiglio di tutela nei casi preveduti nell'art. 261 del detto Codice o dal tutore, previa approvazione della amministrazione dell'ospizio, nei casi preveduti nell'art. 262.

Qualora si tratti di fanciulli non ammessi in un ospizio, o per i quali non sia stato costituito consiglio di tutela, l'assenso è prestato dal giudice delle tutele del luogo dove risiede l'adottante, osservate sempre le cautele sopra indicate.

Nei casi regolati nel presente articolo, quando contro l'adottante si verificano le ipotesi prevedute negli articoli 18 e 19 della legge 18 luglio 1917, n. 1143, il giudice delle tutele può chiedere alla Corte di appello la revoca dell'adozione, la quale avrà effetto senza pregiudizio dei diritti agli alimenti e dei diritti di successione ereditaria spettanti al figlio adottivo.

Art. 9.

Le disposizioni precedenti, in quanto derogano a quelle del Codice civile, non si applicano agli orfani di guerra, o alle persone nate fuori di matrimonio durante la guerra, che abbiano compiuto l'età di anni diciotto.

Ordiniamo che la presente, munita del sigillo dello Stato, sia inserta nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarla e di farla osservare come legge dello Stato.

Data a Roma, addì 6 dicembre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

Rocco.

Visto, *il Guardasigilli*: Rocco.

Numero di pubblicazione 2402.

REGIO DECRETO-LEGGE 26 settembre 1925, n. 2074.

Esecuzione della Convenzione e del Regolamento internazionale per la navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, conchiusi entrambi fra l'Italia e la Svizzera e sottoscritti in Lugano il 22 ottobre 1923.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 5 dello Statuto fondamentale del Regno;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri, Presidente del Consiglio dei Ministri e Ministro *ad interim* per la guerra e per la marina, di concerto coi Ministri per i lavori pubblici, per le finanze e per le comunicazioni;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione ed al Regolamento internazionale per la navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, conchiusi entrambi fra l'Italia e la Svizzera e sottoscritti a Lugano il 22 ottobre 1923.

Art. 2.

Il presente decreto, che sarà presentato al Parlamento per la sua conversione in legge, entrerà in vigore tre mesi dopo lo scambio delle ratifiche della Convenzione di cui all'articolo 1.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Racconigi, addì 26 settembre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — GIURIATI — VOLPI — CIANO.

Visto, *il Guardasigilli:* ROCCO.

Registrato alla Corte dei conti, con riserva, addì 1° dicembre 1925. Atti del Governo, registro 243, foglio 4. — GRANATA.

N.B. — Segue il testo del trattato in lingua italiana e in lingua francese.

Convenzione e Regolamento internazionale per la navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano del 22 ottobre 1923.

Il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia, da una parte, ed

Il Consiglio Federale svizzero, dall'altra parte,

allo scopo di stabilire di comune accordo il regime della navigazione sul Lago Maggiore e sul Lago di Lugano, hanno nominato a loro Delegati:

Il Governo di Sua Maestà il Re d'Italia, i signori:

Acton barone grand'ufficiale Enrico, console generale di S. M. nel Cantone Ticino;

Crispo grand'ufficiale avv. Antonio, direttore capo di divisione nel Ministero dei lavori pubblici;

Bosio grand'ufficiale Augusto, ispettore superiore tecnico delle dogane ed imposte indirette;

Stoppa comm. Luigi, capo sezione nel Ministero della guerra;

Ferraris Giuseppe, tenente colonnello di porto;

Capialbi nob. dei conti uff. dott. Ugo, Sottoprefetto di Varese;

Abate ing. cav. Carlo, ispettore principale nell'Ispettorato generale delle Ferrovie;

Nagel grand'ufficiale ing. Carlo, ispettore superiore dell'Ufficio speciale delle Ferrovie, a riposo;

Il Consiglio Federale Svizzero, i signori:

Herold Robert, directeur de la division des Chemins de fer du Département Fédéral des postes et des chemins de fer, à Berne;

Tarchini Elvezio, directeur du IV Arrondissement des Douanes, à Lugano;

Stalder J.-Fréderic, ingénieur, adjoint de l'Inspecteur de la Section de mécanique du Département Fédéral des postes et des chemins de fer, à Berne;

Wylemann Hermann, ingénieur du contrôle au Département Fédéral des postes et des chemins de fer, à Berne;

Rusca Luigi, ingénieur, à Bellinzone;

Veladini Silvio, à Lugano;

i quali, dopo essersi comunicate le loro credenziali e averle verificate, si sono accordati sui seguenti articoli:

CONVENZIONE.

Art. 1.

La navigazione, tanto nelle acque svizzere quanto nelle acque italiane dei laghi Maggiore e di Lugano è libera, subordinatamente alla osservanza delle norme contenute nella presente Convenzione.

Art. 2.

I natanti destinati a servizi militari, di dogana e di polizia non debbono oltrepassare la frontiera politica.

Tuttavia, sul lago di Lugano, i natanti italiani in servizio della dogana potranno, in casi eccezionali, oltrepassare la frontiera politica per portarsi dal bacino di Porto-Ceresio a quello di Porlezza e viceversa. Tali passaggi avranno luogo soltanto di giorno e senza fermate. Saranno annunziati alla Direzione delle dogane svizzere a Lugano al più tardi la vigilia del giorno nel quale dovranno aver luogo. Questi trasporti potranno essere sottoposti alla visita doganale svizzera.

Con le stesse riserve e nelle stesse condizioni sarà concesso il passaggio di agenti della polizia italiana su natanti della dogana o su natanti comuni.

I natanti in servizio della dogana italiana e quelli che eseguono trasporti di agenti della polizia non potranno effettuare, nelle acque svizzere, alcun atto ufficiale nè approdare in territorio svizzero che in caso di avaria o di forza maggiore.

Gli agenti della polizia italiana potranno anche traversare le acque territoriali svizzere in qualità di passeggeri delle corse regolari di servizi pubblici di navigazione, senza tuttavia interrompere il loro viaggio. Qualora si tratti del trasporto di oltre sei agenti dovrà darsene preavviso, in conformità alle disposizioni del presente articolo. Nelle acque svizzere gli agenti italiani dovranno deporre le armi ed astenersi da qualsiasi atto ufficiale.

Per ciò che riguarda le comunicazioni col territorio italiano di Campione, resta invariato lo stato attuale di cose, sino a quando le due Parti contraenti non avranno presi accordi speciali.

Art. 3.

Ciascuno degli Stati contraenti esercita l'alta sorveglianza sulla navigazione nelle acque comprese nei propri confini politici.

Art. 4.

Le imprese di navigazione che eseguano trasporti regolari e periodici di persone e di merci, e che tocchino scali di ambedue gli Stati contraenti, devono essere munite, da ciascuno di questi, di un atto di concessione, contenente le disposizioni alle quali la navigazione è sottoposta da parte dello Stato che accorda la concessione.

Le disposizioni contenute negli atti di concessione non potranno essere contrarie nè alla presente Convenzione nè al Regolamento internazionale annesso e riguarderanno unicamente i percorsi nelle rispettive acque.

Art. 5.

Qualsiasi concessionario di un servizio pubblico è obbligato a ricevere e a trasportare gratuitamente per tutta l'estensione della propria circoscrizione gli agenti dei Governi degli Stati contraenti, incaricati della sorveglianza e del controllo sulla navigazione e sulla pesca, ed i loro bagagli.

Art. 6.

Le condizioni richieste per la costruzione e l'attrezzatura dei natanti, nonchè le prescrizioni relative alla navigazione, formano oggetto d'un Regolamento internazionale stabilito di comune accordo tra i due Stati ed annesso alla presente Convenzione.

Art. 7.

Per qualsiasi natante dovrà essere rilasciata una licenza di navigazione dall'autorità competente dello Stato nel quale il natante ha il suo porto d'inscrizione sul lago.

Tale autorizzazione, per i natanti in servizio pubblico, sarà concessa con un atto conforme al formulario annesso al Regolamento internazionale di cui all'articolo 6.

Per i natanti in servizio privato, detto permesso sarà rilasciato conformemente alle prescrizioni in vigore presso ciascuno degli Stati contraenti.

Art. 8.

I natanti nuovi e quelli ancora non muniti di permesso di navigazione sono sottoposti ad una ispezione seguita da una prova di stabilità e di marcia.

Un verbale delle ispezioni e delle prove sarà redatto in conformità delle disposizioni del Regolamento annesso.

Art. 9.

Le autorità svizzere e italiane si assicureranno, mediante visite periodiche, ciascuna per i natanti ai quali esse hanno accordato la licenza di navigazione, che i natanti siano mantenuti in uno stato che offra le garanzie volute per la sicurezza dei trasporti ai quali sono impiegati.

Art. 10.

La domanda della licenza di navigazione sarà rinnovata se il natante ha subito nelle sue parti principali delle trasformazioni importanti tali da modificare il carico massimo o da influenzare svantaggiosamente le sue condizioni di stabilità o di marcia, o se il natante verrà trasferito su altro lago.

Nel caso di cambiamento di proprietario se ne farà annotazione sulla licenza di navigazione.

Art. 11.

La licenza di navigazione e gli attestati relativi alle visite periodiche rilasciati da uno degli Stati contraenti saranno valevoli nelle acque dell'altro Stato. Tali documenti dovranno sempre trovarsi a bordo.

In caso di revoca della licenza, il Governo che l'ha rilasciata ne avviserà l'altro in un termine non superiore ad un mese.

Art. 12.

L'autorità competente che rilascerà la licenza di navigazione deciderà in ciascun caso particolare se sia opportuno d'applicare ai natanti già in servizio al momento dell'entrata in vigore della presente Convenzione le prescrizioni del Regolamento annesso, relative alla costruzione ed all'attrezzatura.

Art. 13.

Le autorità degli Stati contraenti eserciteranno la sorveglianza sul personale dei natanti e si assicureranno delle sue attitudini a mezzo di esami appropriati.

Ogni capitano o conduttore di un natante a vapore, a motore o a vela, deve essere munito di una patente di navigazione rilasciata dall'autorità competente di uno degli Stati contraenti.

Le condizioni relative al rilascio ed al ritiro della patente sono stabilite nel Regolamento annesso.

Art. 14.

I due Stati contraenti determineranno, mediante regolamenti interni, le prescrizioni relative alle visite ed alle prove dei natanti ed alla sorveglianza del personale.

Regoleranno altresì, mediante disposizioni interne, la questione dell'illuminazione, durante la notte, dei punti pericolosi che si trovino in prossimità dei porti e dei pontili o sulle rotte abituali dei natanti addetti ad un servizio pubblico.

I due Stati contraenti dovranno darsi reciprocamente conoscenza dei detti regolamenti e prescrizioni e delle modificazioni eventuali, e così pure dei regolamenti interni che fossero emanati circa la polizia dei porti e delle rade situate nel loro territorio rispettivo.

Tali regolamenti e prescrizioni non potranno contenere disposizioni contrarie al Regolamento annesso.

Art. 15.

I due Stati contraenti, riconoscendo l'interesse che v'è a garantire la navigazione sotto il ponte di Melide e allo stretto di Lavena, s'impegnano a continuare i negoziati riguardanti i lavori di correzione da eseguire per la regolarizzazione del livello del lago di Lugano.

Art. 16.

Gli Stati contraenti s'impegnano a regolare i servizi doganale e di controllo dei passaporti con metodi atti a favorire il pronto funzionamento dei servizi pubblici di navigazione.

Art. 17.

Le disposizioni di legge e di regolamento relative al servizio delle dogane dei due Stati sono applicabili ai natanti di ogni genere ed al personale di essi. Si fa riserva per le eccezioni e le facilitazioni particolari risultanti da convenzioni speciali concluse dalle amministrazioni delle dogane interessate con le imprese di navigazione titolari di una concessione.

Art. 18.

In considerazione delle condizioni particolari delle parti del lago di Lugano comprese fra sponde italiane e sponde svizzere, i due Stati convengono che in tali parti l'arresto e la visita dei natanti da parte dei propri agenti doganali possono effettuarsi solo ad una distanza inferiore a 150 metri da ciascuna delle rispettive sponde, eccetto che nel golfo di Lavena nel quale tale distanza è ridotta a 100 metri.

Nello stretto di Lavena la visita si effettuerà solo a terra.

Gli Stati contraenti faranno in modo che la pesca sia ostacolata il meno possibile dai servizi doganali.

Art. 19.

Qualora sorgesse fra i due Stati contraenti una contestazione circa l'interpretazione o l'applicazione della presente Convenzione o del Regolamento annesso e se tale contestazione non potesse essere risolta in via diplomatica, essa sarà sottoposta ad un Tribunale arbitrale.

Tale Tribunale sarà costituito da un rappresentante nominato dal Governo italiano, da un rappresentante nominato dal Governo svizzero e da tre membri che non potranno essere nè oriundi degli Stati contraenti, nè avere il loro domicilio sul territorio dei detti Stati o trovarsi al loro servizio. Le Parti contraenti designeranno di comune accordo questi tre membri nonchè, tra essi, il presidente del Tribunale arbitrale.

Qualora le Parti non si accordino per la costituzione del Tribunale arbitrale, entro due mesi a partire dal giorno nel quale una di esse ha notificato all'altra il nome del proprio rappresentante, si dovranno applicare, per l'elezione dei tre membri estranei alle Parti medesime, le disposizioni dell'articolo 45, commi 4, 5 e 6 della Convenzione dell'Aja per la risoluzione pacifica dei conflitti internazionali.

Invece di seguire la procedura arbitrale suindicata, le Parti contraenti potranno convenire di deferire la contestazione alla Camera della Corte permanente di giustizia internazionale dell'Aja, competente, a termini dell'art. 29, dello statuto della Corte, a statuire in procedura sommaria, oppure, su richiesta di una delle Parti, alla Corte permanente in seduta plenaria.

Art. 20.

La presente Convenzione sarà ratificata e lo scambio delle ratifiche avrà luogo a Berna al più presto possibile.

Essa entrerà in vigore tre mesi dopo lo scambio delle ratifiche e resterà esecutoria fino al termine di un anno a partire dal giorno in cui l'uno o l'altro degli Stati contraenti l'avrà denunciata.

Il Regolamento internazionale annesso sarà applicato a partire dall'entrata in vigore della Convenzione. Esso potrà essere modificato in ogni tempo, di comune accordo, dagli Stati contraenti, senza che occorra per ciò denunciare la Convenzione.

In fede di che i Delegati hanno firmato la presente Convenzione ed il Regolamento internazionale annesso, in un testo in lingua italiana ed un testo in lingua francese, restando inteso che in caso di divergenze, farà fede il testo francese.

Fatto in due esemplari, a Lugano il 22 ottobre 1923.

Firme:	*Firme:*
E. Acton	Herold
Antonio Crispo	Tarchini
Bosio	J.-Fred. Stalder
Luigi Stoppa	H. Wylemann
G. Ferraris	L. Rusca
Capialbi	S. Veladini.
Ing. C. Abate	
C. Nagel.	

Regolamento internazionale annesso alla Convenzione del 22 ottobre 1923 tra l'Italia e la Svizzera per la navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano.

Avvertenze.

In questo Regolamento si intende:

Con la parola « natante » ogni galleggiante di qualunque tipo e dislocamento, destinato al trasporto delle persone o delle merci.

Con la parola « piroscafo » ogni natante a propulsione meccanica, qualunque sia la sorgente dell'energia motrice.

Con la dizione « natante a vapore » più specialmente un piroscafo azionato da una macchina a vapore.

Con la dizione « natante a motore » un piroscafo azionato da motore di qualsiasi tipo, escluso quello a vapore.

Con la dizione « natante a vela » qualunque natante munito di vela.

CAPITOLO I.

Licenza di navigazione.

Art. 1.

1. La licenza di navigazione prevista all'art. 7 della Convenzione viene rilasciata a seguito di una visita di collaudo del natante.

2. Della visita effettuata viene redatto verbale, nel quale deve essere esplicitamente constatato che il natante soddisfa a tutte le condizioni stabilite nel presente Regolamento.

CAPITOLO II.

Costruzione dei natanti.

A) Scafo.

Art. 2.

Lo scafo dei natanti deve essere costruito con buoni materiali, secondo le regole d'architettura navale ed essere mantenuto in condizioni tali da presentare tutte le garanzie di solidità e di sicurezza.

Art. 3.

1. La pescagione del natante a pieno carico deve essere indicata sui fianchi dello scafo, sia a mezzo di placche metalliche ben visibili, sia a mezzo di scale graduate.

2. L'altezza del bordo libero a pieno carico deve essere misurata, nei natanti che abbiano delle aperture nei fianchi (*hublots*, portelli, ecc.) a partire dal punto più basso delle aperture stesse fino alla linea di galleggiamento a pieno carico; nei natanti che non presentano aperture sui fianchi dello scafo a partire dalla linea superiore dello scafo medesimo fino alla indicata linea di galleggiamento; nei piccoli natanti non pontati, dalla linea superiore del capodibanda o della frisata, se questa ultima costruisce una cintura stagna e solida tutto intorno al natante, fino alla linea di galleggiamento a pieno carico.

3. L'altezza del bordo libero così misurato non deve mai essere inferiore ai seguenti valori:

a) per i natanti pontati: cm. 40, che potranno essere ridotti a cm. 30 per i natanti il cui dislocamento a pieno carico non superi 40 tonnellate se adibiti al trasporto di persone, 80 tonnellate se adibiti al trasporto di merci;

b) per i natanti non pontati: cm. 50, che potranno essere ridotti a cm. 40 per i natanti il cui dislocamento a pieno carico non superi 10 tonnellate se adibiti al trasporto di persone, 20 tonnellate se adibiti al trasporto di merci.

4. Sono eccettuate dalle disposizioni del presente articolo le barche a vela e quelle a remi.

Art. 4.

Lo spessore dello scafo in ferro o in acciaio dei natanti deve corrispondere alle norme di costruzione in vigore nello Stato alla cui sorveglianza è sottoposto il natante.

Art. 5.

1. I natanti adibiti al trasporto passeggeri che hanno lo scafo in ferro od in acciaio, e che hanno un dislocamento a pieno carico superiore alle venticinque tonnellate dovranno essere divisi nella loro lunghezza almeno in quattro scompartimenti per mezzo di tre paratie trasversali, stagne, in ferro, situate l'una verso la prora, ad una distanza dalla ruota di prora compresa tra un ottavo ed un quattordicesimo della lunghezza totale del natante e le due altre alle estremità della camera delle macchine. Queste paratie, il cui numero può essere accresciuto in relazione alle dimensioni del natante, avranno, nella loro parte inferiore, una apertura pel deflusso dell'acqua, la quale apertura deve, in caso di bisogno, potere essere chiusa ermeticamente dal ponte o dal locale che si trova immediatamente al di sopra. All'infuori dell'apertura su indicata, nessuna altra può esserne praticata nella paratia di prora; se in una delle altre paratie è praticata una porta, questa dovrà poter essere chiusa dal ponte per mezzo di adatto meccanismo.

2. Nei natanti ad elica, la paratia poppiera deve essere resa stagna là dove è traversata dall'asse motore.

3. Analogamente dovranno essere rese stagne le aperture praticate nelle paratie pel passaggio delle tubazioni o degli organi pel comando del timone.

4. Le paratie trasversali saranno sufficientemente rinforzate per poter resistere alla pressione dell'acqua.

5. In ciascun scompartimento il pagliuolo deve poter essere facilmente sollevato su una larghezza di sessanta centimetri e sui due terzi almeno della sua lunghezza.

Art. 6.

Quando il timone è manovrato a mezzo di una ruota, il natante deve girare nel medesimo senso della parte superiore della ruota stessa. Il timone deve inoltre poter essere manovrato con la barra a mano in caso di bisogno.

Art. 7.

I piroscafi il cui dislocamento a pieno carico è superiore a cinquanta tonnellate debbono aver la ruota del timone disposta al disopra della parte centrale o della parte prodiera.

Art. 8.

Il ponte dei natanti destinati al trasporto di persone, eccettuati i natanti destinati a scopi sportivi, deve essere munito di parapetto di altezza non inferiore a novanta centimetri. Tanto le aperture che servono a stabilire comunicazioni tra i ponti ed i compartimenti sottostanti ai ponti, quanto gli osteriggi della camera delle macchine e dei ponti, saranno muniti di ringhiere dell'altezza su indicata, o di griglie, per prevenire accidenti.

Art. 9.

Il nome o il numero del natante, registrati nella licenza di navigazione, saranno scritti in caratteri ben visibili, di una altezza di almeno cm. 8, su ambedue i lati dello scafo.

Art. 10.

1. I piroscafi a ruote debbono avere al disotto dei tamburi un guardaruota in ferro, fissato ad una altezza al disopra dell'acqua non superiore ai quaranta centimetri, con battello a vuoto.

2. Dovranno essere istituite uscite di sicurezza per le cabine che si trovino sotto il ponte principale; inoltre, se la camera delle macchine e la camera delle caldaie sono separate ed allorchè il personale debba trattenersi tra una paratia trasversale e le caldaie o la macchina, dovranno essere istituite analoghe uscite di sicurezza anche per la camera delle macchine e la camera delle caldaie.

3. Tali uscite di sicurezza debbono mettere capo al ponte principale o al ponte superiore ed essere di facile accesso. I loro coperchi debbono potersi togliere facilmente; inoltre esse saranno circondate, sul ponte, da una ringhiera aprentesi da un lato.

4. Le aperture rettangolari delle uscite di sicurezza debbono avere non meno di 60 x 50 centimetri e quelle circolari non meno di 50 centimetri di diametro.

5. In caso di bisogno le autorità competenti di ciascun Stato potranno consentire eccezioni alle disposizioni del presente articolo.

Art. 11.

I natanti destinati al trasporto dei viaggiatori e che abbiano capacità di carico superiore a 60 persone, debbono essere pontati.

B) CALDAIE, MOTORI E MECCANISMI AUSILIARI.

Art. 12.

Le caldaie ed i motori debbono essere costruiti e mantenuti con cura ed in modo da offrire tutte le garanzie di solidità e di sicurezza.

Art. 13.

Le caldaie saranno sottoposte a periodiche ispezioni, secondo le prescrizioni vigenti nello Stato che ha la sorveglianza del natante.

Art. 14.

1. Ogni caldaia deve essere fornita dei seguenti accessori:

a) due valvole di sicurezza regolate in modo da sollevarsi appena venga raggiunta la pressione normale. Ciascuna valvola deve poter mantenere da sola (essendo all'occorrenza convenientemente scaricata e qualunque sia l'attività del fuoco) il vapore nella caldaia ad una pressione che non ecceda mai quella normale;

b) due apparecchi indicatori di livello d'acqua, dei quali uno, almeno, sarà l'ordinario apparecchio a tubo di vetro. Una linea ben visibile od un indice fissato a lato di tale ultimo apparecchio deve indicare il livello minimo dell'acqua in caldaia;

c) un manometro, con robinetto e flangia di attacco pel manometro campione, situato in posizione ben visibile nella camera delle caldaie. Sul manometro sarà messa in evidenza, con appariscente indicazione, la pressione massima di servizio autorizzata. Se tale manometro non è visibile dal ponte, si disporrà, per ciascuna caldaia o gruppo di caldaie, un secondo manometro identico sul ponte o in luogo ben visibile da questo ultimo.

2. Ogni parete che abbia una delle sue faccie a contatto con le fiamme deve essere bagnata dall'acqua sulla faccia opposta. Il livello dell'acqua deve essere mantenuto in ogni circostanza, quando la caldaia è accesa, ad una altezza di dieci centimetri almeno al disopra del punto per il quale la condizione precedente cesserebbe di essere soddisfatta. Tale posizione limite è resa nota dall'indice di livello di acqua di cui alla lettera b) del primo comma. In caso di oscillazioni del natante si prenderà per tale altezza la media delle altezze osservate.

3. Le prescrizioni del presente articolo non si applicano ai surriscaldatori di vapore distinti dalla caldaia.

Art. 15.

1. Ciascuna caldaia o gruppo di caldaie sarà alimentata da due distinti apparecchi, indipendenti l'uno dall'altro, ciascuno dei quali dovrà avere una potenza sufficiente per fornire da solo l'acqua necessaria in qualunque evenienza.

2. Uno di questi apparecchi deve essere indipendente dal funzionamento della macchina.

3. Una valvola di ritenuta con robinetto d'isolamento deve essere applicata all'innesto di ciascun tubo di alimentazione sulla caldaia.

4. Le condutture di alimentazione debbono essere anche indipendenti l'una dall'altra e disposte in modo che i due apparecchi possano essere utilizzati contemporaneamente.

5. Se il natante è fornito di più caldaie, l'alimentazione deve farsi direttamente per ciascuna di esse, anche quando siano in comunicazione tra loro per la parte inferiore.

Art. 16.

1. Ogni tubo di presa di vapore deve essere munito, al distacco dalla caldaia, di una valvola a vite, che permetta di intercettare completamente l'accesso del vapore nel tubo. Queste valvole debbono potersi manovrare dal ponte del natante, senza tuttavia essere a portata del pubblico.

2. Le tubazioni, le valvole ed i robinetti che stabiliscono una comunicazione con l'esterno dovranno essere fissati allo scafo a mezzo di collari. Vengono eccettuate da tale disposizione le condutture di un diametro interno inferiore a mm. 50 che hanno termine al disopra della linea del bordo libero. Le condutture che hanno termine al disotto della linea di pescagione in pieno carico debbono terminare con un robinetto fissato allo scafo.

Art. 17.

1. Le macchine dei natanti a vapore debbono essere fornite dei seguenti apparecchi utilizzabili al prosciugamento dell'acqua della sentina:

a) una pompa di sentina, messa in moto dalla macchina stessa;

b) un tubo, con robinetto, che permetta di stabilire una comunicazione tra la sentina ed il condensatore, in modo da fare di questo ultimo apparecchio una vera pompa di sentina;

c) una pompa a mano, disposta nella camera della macchina, per il rifornimento delle caldaie, la quale possa servire egualmente da pompa di sentina o da pompa da incendio, per mezzo di una speciale tubazione;

d) un eiettore a vapore di sufficienti dimensioni, con tubazione aspirante nei diversi compartimenti dello scafo.

Art. 18.

Le installazioni elettriche a bordo debbono soddisfare alle prescrizioni relative all'impianto ed alla manutenzione delle installazioni elettriche a bassa e ad alta tensione in vigore presso ciascuno dei due Stati.

Art. 19.

I natanti a motore sono sottoposti alle disposizioni di cui agli articoli precedenti in quanto applicabili, oltre alle seguenti disposizioni speciali:

a) l'apparato motore sarà costruito in modo da consentire variazioni di velocità e la marcia indietro;

b) i motori che utilizzano materie facilmente infiammabili, quali la benzina, debbono essere muniti di accensione elettrica;

c) sulle chiatte a motore, utilizzate eccezionalmente pel trasporto viaggiatori, il pubblico non potrà trattenersi presso il motore o nella cabina dove questo è disposto se non nel caso in cui il motore stesso sia circondato da una custodia;

d) i gasogeni a gas povero non possono essere installati che su natanti in ferro e su natanti in legno costruiti appositamente a tale scopo; il generatore sarà, se possibile, disposto in un locale facilmente aerabile e separato dal motore;

e) i serbatoi per il liquido combustibile debbono essere perfettamente stagni e costruiti in modo da offrire ogni sicurezza nei riguardi dei pericoli di incendio. Essi saranno disposti quanto più lontano è possibile dal motore, di preferenza al disotto del ponte di prora, e saranno facilmente accessibili;

f) le condutture di alimentazione dei motori debbono essere fornite alla loro uscita dai recipienti di valvole di chiusura o di rubinetti;

g) la tubazione per la condotta delle materie combustibili, che deve restare aperta durante il funzionamento del motore, dovrà essere facilmente accessibile in ogni tempo;

h) le condutture ed i recipienti debbono poter resistere ad una pressione di almeno 2 kg. per cmq. Le saldature a stagno o il collegamento a mezzo di giunti a flangie non sono ammessi;

i) a mezzo di speciale dispositivo dovrà potersi arrestare a distanza l'adduzione del liquido infiammabile al motore;

k) i tubi di scappamento dei motori a scoppio debbono essere muniti di efficaci silenziatori e prolungati fin sopra la murata, in modo che il battito del motore non impedisca di percepire i segnali acustici. Questi tubi saranno oppor-

tunamente rivestiti di materiale coibente, e, qualora passino in prossimità di parti in legno del natante, dovranno essere efficacemente raffreddati;

l) tutti i natanti a motore debbono essere muniti di una pompa a mano per il prosciugamento dell'acqua della sentina; i natanti di un dislocamento a pieno carico superiore a 15 tonnellate debbono essere forniti di una seconda pompa messa in azione dal motore.

CAPITOLO III.

Attrezzi ed apparecchi.

Art. 20.

1. Gli attrezzi indicati qui appresso debbono far parte della dotazione di bordo dei piroscafi di dislocamento a pieno carico superiore a 50 tonnellate: essi saranno sempre mantenuti in buono stato:

a) un canotto di dimensioni sufficienti, sospeso in modo da poter esser messo sollecitamente in acqua, e fornito di almeno due paia di remi, di una gaffa e di un salvagente anulare. Tale canotto potrà essere costruito in legno od in ferro e sarà provvisto di casse d'aria o di dispositivi analoghi, capaci di mantenerlo a galla anche se sia pieno d'acqua. Se il piroscafo ha un dislocamento a pieno carico superiore a 175 tonnellate, sarà fornito di due canotti;

b) almeno un'ancora con catena o cavo di lunghezza sufficiente, disposta in modo da potersi facilmente e rapidamente affondare;

c) un argano;

d) una campana da segnali fissata a prora;

e) le segnalazioni acustiche seguenti:

Nei natanti a vapore un fischio a vapore ed un corno da nebbia. Il fischio deve potersi udire alla distanza di 2 km. ed il corno a quella di 500 metri almeno.

Nei natanti a motore con velocità massima superiore ai 15 chilometri all'ora, un apparecchio ad aria compressa (fischio, sirena o cornetta), il cui suono possa essere percepito ad una distanza di almeno 2 chilometri; in quelli con velocità massima inferiore, un corno da nebbia ordinario;

f) una bussola di convenienti dimensioni con la rosa dei venti di diametro sufficiente e graduata da 0 a 360°. La bussola deve essere montata in una cassa adatta, deve potersi illuminare di notte e deve essere accompagnata da un libretto di bussola contenente le indicazioni delle ordinarie rotte per i differenti servizi ai quali può essere adibito il natante;

g) i portavoce necessari per la trasmissione degli ordini del capitano e del timoniere al macchinista;

h) i fanali di posizione regolamentari, conformemente alle prescrizioni del quinto capitolo del presente Regolamento;

i) una scala mobile costruita in modo da poter essere sospesa fuori bordo;

k) due ganci o gaffe di sufficiente grandezza;

l) i cordami necessari per la manovra del natante;

m) dei salvagente anulari: uno per piccoli natanti che portino fino a dieci persone, due per natanti da 10 a 50 persone e proporzionalmente per i natanti maggiori.

Un numero almeno doppio di cinture di salvataggio.

Tali apparecchi devono essere distribuiti in vari punti del natante, ove siano ben visibili e facilmente accessibili ai viaggiatori;

n) una cassetta di pronto soccorso, accompagnata dalle relative istruzioni per l'uso dei medicinali e per le cure da prestarsi ai colpiti da asfissia;

o) alcuni apparecchi per segnali di soccorso, e cioè una bandiera speciale (rossa) per segnali di giorno e dei fuochi di bengala a luce verde e rossa per segnali notturni;

p) dei sacchi di sabbia, con tavole e puntelli, utilizzabili a chiudere delle vie d'acqua;

q) un copertone, destinato normalmente a coprire le merci, che possa, con l'aiuto di cordami, essere applicato dal di fuori contro lo scafo per chiudere una via d'acqua in una parte non accessibile dall'interno;

r) un numero sufficiente di tavole o panche mobili. Esse devono trovarsi sui ponti, debbono poter galleggiare ed offrire un punto di appoggio ai passeggieri in caso di sinistro;

s) le installazioni ed apparecchi necessari per combattere efficacemente un principio d'incendio a bordo.

2. Per i piroscafi il cui dislocamento a pieno carico non superi 50 tonnellate non sono richiesti gli apparecchi indicati alle lettere *a*, *c*, *d*, *i*, *q*, *r*, del 1° alinea. Tali natanti dovranno tuttavia avere a bordo almeno quattro remi.

3. I natanti a motore porteranno a bordo le istruzioni relative al funzionamento ed alla manutenzione del motore; tali istruzioni saranno affisse in prossimità del motore stesso.

4. Per i natanti a vela il cui dislocamento a pieno carico è superiore a cinquanta tonnellate non sono richiesti gli attrezzi indicati alle lettere *d*, *g*, *i*, *p*, *r*, *s*, del primo comma. Come segnale acustico essi avranno un corno da nebbia.

5. I natanti a vela di un dislocamento a pieno carico di 50 tonnellate o meno ed i natanti a remi debbono esser forniti soltanto di un corno da nebbia o di un fischio da tasca ed inoltre di un numero sufficiente di remi e di una sessola. Essi porteranno anche i fuochi prescritti al capitolo quinto.

Art. 21.

1. Tutti i locali di un natante addetto al trasporto passeggieri debbono essere provvisti di apparecchi di illuminazione sempre pronti ad essere messi in servizio. I natanti sui quali è installata l'illuminazione elettrica avranno un sufficiente sistema di illuminazione di riserva.

2. Allorchè l'illuminazione di un natante si effettua col petrolio, le lampade debbono essere solidamente fissate alle pareti o sospese al soffitto, anche quando esse non siano accese. L'uso del petrolio è proibito per le lampade portatili, deposte sulle tavole o sul ponte, salvo tuttavia il caso dell'impiego di lanterne di sicurezza. La quantità di petrolio a bordo non supererà i dieci litri, e sarà conservata in un recipiente metallico, che offra tutte le garanzie di sicurezza e tenuto in luogo riparato dal fuoco.

3. Nel caso di illuminazione ad acetilene, gli apparecchi e le condotte relative debbono soddisfare alle esigenze dei regolamenti interni di ciascun paese. Anche in questo caso il natante sarà fornito di un sistema di illuminazione di riserva sufficiente.

4. I recipienti delle lampade ad olio o a petrolio debbono essere in metallo.

Art. 22.

Nella camera delle macchine debbono essere contenuti tutti gli utensili, pezzi di riserva e materiali di qualsiasi natura necessari alla manutenzione delle macchine e delle caldaie ed alle riparazioni urgenti in caso di avarie.

Art. 23.

Il personale di bordo deve conoscere l'uso di ciascuno degli apparecchi di soccorso e sapersene praticamente servire.

CAPITOLO IV.

Personale — Diritto di navigazione — Servizio — Orari — Reclami — Polizia.

Art. 24.

1. L'equipaggio di un piroscafo deve comprendere il seguente personale:

a) un capitano o conduttore, comandante del piroscafo, che, come tale, ha autorità su tutto il personale di bordo. Egli ha la responsabilità del piroscafo;

b) un pilota, che dirige la manovra e che ne è responsabile, qualora il capitano o il conduttore non copra egli stesso tali funzioni;

c) un numero di marinai sufficiente: uno di essi deve essere capace di manovrare il timone.

Il numero di marinai sarà indicato nella licenza di navigazione;

d) un macchinista, ed eventualmente un macchinista in seconda, ed i fuochisti necessari pel servizio della macchina. Il macchinista in seconda o uno dei fuochisti deve potere, in caso di occorrenza, sostituire il macchinista.

2. Per i natanti di limitato dislocamento (entro i limiti che verranno stabiliti nei regolamenti interni di ciascuno degli Stati contraenti) le funzioni di capitano o conduttore e di pilota possono essere riunite in una sola persona se vi si presti la disposizione del posto di comando.

3. Nei piccoli natanti a motore dei diversi sistemi le funzioni di conduttore e di macchinista possono essere riunite in una stessa persona.

4. Lo stesso agente non può essere contemporaneamente pilota e contabile.

5. Le funzioni di capitano o conduttore, di pilota e di macchinista saranno affidate — in relazione alle prescrizioni dei regolamenti speciali di ciascuno degli Stati contraenti — soltanto a persone la cui attitudine sia stata riconosciuta, sia a mezzo di esami, sia in relazione ai titoli acquisiti.

Art. 25.

1. La patente per condurre un natante prevista dall'art. 13 della Convenzione sarà rilasciata soltanto previa produzione di un certificato che comprovi una attività di sufficiente durata su un natante dello stesso tipo di quello pel quale la patente viene richiesta e sotto riserva di un esame o di titoli acquisiti che diano prova della capacità del candidato.

2. La patente è personale e sarà ritirata dall'autorità competente in caso di abuso o di infrazione, da parte del titolare, alle disposizioni della Convenzione, del presente Regolamento o dei regolamenti interni degli Stati contraenti, sempre che questa infrazione porti pregiudizio alla sicurezza della navigazione. La patente sarà del pari ritirata qualora il titolare per ragioni d'età o di malattia o per altri motivi divenga incapace di condurre un natante.

3. Potranno navigare senza patente i conduttori di piccoli natanti a vela e dei natanti provvisti di un motore di forza non superiore a 3 HP., come pure i conduttori dei natanti a motore ed a vela che siano impiegati transitoriamente a scopo sportivo.

4. Le prescrizioni complementari necessarie saranno stabilite nei regolamenti interni di ciascuno degli Stati contraenti.

Art. 26.

1. Chiunque faccia parte del personale di bordo di un natante deve essere capace di esplicare le mansioni che gli sono affidate.

2. Chiunque sia autorizzato ad esplicare le proprie mansioni mediante il rilascio di una patente, deve avere con sè tale documento per produrlo su richiesta degli agenti dell'autorità competente di ciascun paese rivierasco.

Art. 27.

Entrato in vigore il presente Regolamento, non potranno essere assunte per l'equipaggio di bordo che persone le quali sappiano nuotare abilmente.

Art. 28.

Salvo casi di forza maggiore, i natanti adibiti ad un servizio pubblico sono tenuti a conformarsi esattamente ai loro orari e a non discostarsi dalle rotte abituali prestabilite.

Art. 29.

E' assolutamente vietato caricare i natanti in modo da oltrepassare la linea di galleggiamento a pieno carico indicata nella licenza di navigazione ed in particolare, sui natanti che trasportano viaggiatori, di imbarcare un numero di passeggieri superiore a quello autorizzato.

Art. 30.

1. Il capitano o conduttore di un natante adibito ad un servizio pubblico può rifiutarsi di ricevere a bordo persone che si presentino in istato di ubriachezza o che si comportino in modo sconveniente. Egli può far discendere alla stazione più vicina i passeggieri che a bordo provochino risse, che tengano discorsi offensivi o mantengano un contegno sconveniente.

2. Il capitano o conduttore non deve ricevere a bordo persone sospette di colera o di peste. Qualora egli fosse informato soltanto dopo la partenza della presenza a bordo di simili ammalati, deve sbarcarli alla più vicina stazione, avvertendone le autorità competenti. In questo caso verranno prese sul natante le misure sanitarie opportune.

3. I capitani e conduttori di natanti in servizio pubblico eleveranno verbale di contravvenzione in caso di infrazione al presente Regolamento ed ai regolamenti interni di ciascun paese, relativi alla navigazione. Essi dovranno prestare giuramento.

Esse trasmetteranno i verbali alle autorità competenti dello Stato nel quale l'infrazione ha avuto luogo.

Art. 31.

Sarà tenuto a bordo di ogni natante adibito ad un servizio pubblico un registro a pagine numerate destinato a ricevere i reclami dei passeggieri. Tale registro dovrà essere presentato ad ogni richiesta. Il capitano o conduttore può anche inserirvi le proprie osservazioni od i fatti che egli giudichi di importanza tale da richiedere l'attestazione dei passeggieri. L'impresa di trasporto ha il dovere di rispondere, al più presto possibile, per iscritto, alle osservazioni fatte nel registro dei reclami.

Art. 32.

1. Su ciascun natante adibito ad un servizio pubblico saranno tenuti affissi in località accessibile a tutti i passeggieri:

a) l'orario e la tariffa;

b) un estratto del presente Regolamento contenente gli articoli 28, 29, 30, 31;

c) l'indicazione del numero dei passeggieri che il natante è autorizzato a trasportare;

d) un avviso indicante la esistenza a bordo del registro reclami.

2. Un esemplare del presente Regolamento nonchè dei regolamenti interni di ciascuno degli Stati contraenti dovrà trovarsi sempre a bordo.

CAPITOLO V.

Fanali — Norme per evitare gli abbordi — Segnalazioni in tempo di nebbia.

I. Disposizioni generali.

Art. 33.

1. Nelle prescrizioni che seguono ogni natante a vela che, pur essendo provvisto di un motore, navighi con le sole vele, è considerato come natante a vela, mentre se esso naviga utilizzando il motore, si serva o non delle vele, è considerato come piroscafo.

2. Il natante a vela che abbia spiegato le vele sarà considerato come veliero, ancorchè faccia contemporaneamente uso dei remi.

3. Un natante è considerato in moto agli effetti del presente Regolamento, quando non è all'ancora o non è comunque impossibilitato a muoversi.

II. Fanali.

1. Le norme concernenti i fanali — vedi tabella dei fanali di posizione annessa al presente Regolamento — saranno osservate durante tutto il tempo che intercede tra il tramonto ed il sorgere del sole. In tale intervallo di tempo è proibito di mostrare alcun altro fanale che possa esser confuso con i fanali prescritti.

2. La parola « visibile » adoperata nelle prescrizioni seguenti relativamente ai fanali, dovrà intendersi: « visibile in una notte oscura con atmosfera chiara ».

A) *Natanti in moto.*

Art. 35.

Qualsiasi natante che sia in moto durante la notte deve portare i seguenti fanali:

1. *Piroscafi*:

a) a prora ad un'altezza di due metri almeno al disopra del ponte principale, un fanale a luce bianca, ben risplendente, costruito e disposto in modo da proiettare una luce uniforme su tutto il percorso di un arco orizzontale di 225 gradi, cioè 112.5 gradi da ciascun lato di una linea parallela all'asse longitudinale del natante;

b) al lato diritto, un fanale a luce verde, costruito e disposto in modo da proiettare una luce uniforme, non interrotta, all'innanzi e dal lato esterno, sul percorso di un arco orizzontale di 112.5 gradi, a partire da una linea parallela all'asse longitudinale del natante;

c) al lato sinistro, un fanale a luce rossa costruito e disposto in modo da proiettare una luce uniforme, non interrotta, all'innanzi e dal lato esterno, sul percorso di un arco orizzontale di 112.5 gradi, a partire da una linea parallela all'asse longitudinale del natante:

d) a poppa, un fanale a luce bianca, che renda visibile la parte posteriore del natante, e che proietti all'indietro una luce uniforme sul percorso di un arco orizzontale di 135 gradi.

I fanali laterali debbono essere disposti in modo da rendere evidente, per quanto possibile, la larghezza massima del natante e da non poter essere nascosti da oggetti o da persone. Questi due fanali debbono inoltre essere provvisti, dal lato interno, di uno schermo parallelo all'asse longitudinale del natante, prolungantesi in avanti, in modo che la loro luce abbia ad irradiarsi soltanto nel settore prescritto e non sia visibile da un osservatore situato a prua dal lato opposto.

Sui piroscafi di un dislocamento a pieno carico non superiore a 10 tonnellate i fanali indicati alle lettere *b*, *c*, possono essere posti lungo l'asse longitudinale del natante, l'uno a fianco dell'altro.

2. *Natanti a vela*:

Come i piroscafi, tranne il fanale a luce bianca anteriore, che essi non dovranno mai portare.

3. *Natanti a remi*:

I natanti a remi porteranno un fanale a luce bianca, situato alla parte anteriore e disposto in modo da essere visibile da tutto l'orizzonte.

4. *Rimorchiatori*:

Un piroscafo che rimorchi un altro natante deve, oltre i fanali normali, portare a prua un secondo fanale a luce bianca disposto sulla stessa linea verticale, ed alla distanza di almeno un metro dall'altro. Nel caso nel quale il natante rimorchi più di un galleggiante e la lunghezza totale del convoglio rimorchiato superi i 150 metri, esso porterà un terzo fanale a luce bianca al disopra o al disotto degli altri due.

Ciascuno di tali fanali dovrà avere la medesima intensità ed essere disposto nello stesso modo che il fanale a luce bianca di cui al comma *a*) del presente articolo.

5. *Natanti rimorchiati*:

Qualsiasi natante rimorchiato dovrà portare ad una certa altezza un fanale a luce bianca visibile da tutto l'orizzonte.

B) *Natanti fermi*: *incagliati o all'ancora.*

Art. 36.

1. I natanti di qualsiasi tipo e dislocamento che sono all'ancora o ormeggiati in pieno lago debbono portare un fanale a luce bianca, brillante, visibile da tutto l'orizzonte.

2. Le barche da pesca che sono ormeggiate presso le reti, nell'esercizio della pesca, debbono tenere sempre pronto ed acceso un fanale a luce bianca e mostrarlo a tempo per evitare collisioni.

Art. 37.

1. Qualunque natante che si trovi incagliato o nella impossibilità di manovrare deve portare, durante la notte, un fanale bianco visibile da tutto l'orizzonte. Di giorno, i piroscafi dovranno issare bandiera bianca, i velieri imbrogliare le vele ed i natanti a remi alzare uno o più remi.

2. I fanali e segnali indicati in questo articolo debbono essere considerati dagli altri natanti come segnali indicanti che chi li mostra non governa e non può quindi manovrare per evitarli.

Art. 38.

I barconi da carico che di notte siano ormeggiati, con la prua a terra, in prossimità di un pontile, porteranno

posteriormente un fanale a luce bianca visibile da tutto l'orizzonte.

Art. 39.

Le zattere di legname debbono portare di notte, su ciascuno dei quattro punti più sporgenti, un fanale a luce bianca visibile da tutto l'orizzonte ad una distanza di almeno due chilometri.

Art. 40.

I fanali indicati nell'art. 35 debbono essere visibili alle seguenti distanze:

Per i piroscafi che possono procedere a velocità superiore a km. 15 all'ora:
i fanali di prora e laterali a km. 3;
il fanale di poppa a km. 1.

Per i piroscafi di velocità non superiore a km. 15:
i fanali di prora e laterali a km. 2;
il fanale di poppa a km. 1.

Per i natanti a vela:
i fanali laterali a km. 2;
il fanale di poppa a km. 1.

Per i natanti a remi ed i natanti rimorchiati a km. 2.

Art. 41.

Le boe ed i gavitelli che si trovano in acque aperte o nelle vicinanze dei pontili per segnalazioni di rotta o di punti pericolosi dovranno essere illuminate la notte mediante un fanale a luce verde.

Art. 42.

Le reti in acqua ed in generale tutti gli attrezzi fissi o galleggianti inerenti alla pesca, disposti in acque libere, debbono essere segnalati a mezzo di boe dipinte in bianco e di notte illuminati mediante fanali a luce bianca visibili da tutto l'orizzonte.

III. NORME PER EVITARE GLI ABBORDI.

Art. 43.

1. Allorchè si prevede il pericolo di collisione, occorre rilevare costantemente, se le circostanze lo permettono, la posizione del natante che si avvicina.

2. Qualora la situazione dei natanti, l'uno rispetto al l'altro, non si modifichi in misura apprezzabile, bisogna ritenere che il pericolo esista e manovrare in conseguenza.

3. I segnali acustici cui debbono ricorrere i natanti in tempo di foschia, di nebbia o di neve, o per le manovre, debbono essere quelli indicati nella « Tabella dei segnali » annessa al presente Regolamento.

Art. 44.

1. Allorchè un natante a vapore vuole approdare ad uno scalo, annunzierà la sua presenza colla campana od un colpo di fischio prolungato. La partenza del natante dallo scalo è annunziata con un colpo di fischio prolungato.

2. I natanti a motore danno tali segnali sia col fischio, sia col corno da nebbia.

Art. 45.

1. Allorchè due piroscafi si vanno incontro con rotte direttamente opposte, o quasi opposte, sì che ne risulti pericolo di collisione, ciascuno di essi dovrà accostare a dritta, in modo da poter passare a sinistra dell'altro.

Al momento dell'incrocio i due piroscafi debbono essere a distanza di almeno cinque volte la larghezza del più grande di essi. Qualche minuto prima dell'incrocio ciascuno dei piroscafi darà un colpo di fischio breve. A questo segnale, che serve per richiamare l'attenzione del personale, tutto il personale di bordo dovrà raggiungere prontamente il proprio posto e trattenervisi finchè l'incrocio non sia stato effettuato.

2. Il presente articolo non ha eccezioni, tranne nei casi in cui l'uno dei piroscafi non possa accostare a dritta per forza maggiore, come vicinanza della riva, barche con reti in acqua, ecc.

In tal caso questo piroscafo dovrà rallentare e se occorre fermare la macchina, mentre spetterà all'altro di evitarlo. Di quest'ultimo verrà richiamata l'attenzione da chi non può manovrare col segnale d'allarme prescritto (dei colpi brevi di fischio o di corno da nebbia).

Art. 46.

Se l'incrocio ha luogo in prossimità di un pontile, la distanza può essere ridotta a due larghezze di battello; in questo caso i due piroscafi dovranno diminuire la loro velocità e non riprendere la velocità normale se non dopo che l'incrocio sia stato effettuato.

Art. 47.

Un piroscafo in navigazione che incontri sulla sua rotta un qualsiasi natante, deve segnalare, con conveniente anticipo, la manovra che intende eseguire, a mezzo dei seguenti segnali:

un fischio breve: sto accostando a dritta;
due fischi brevi: sto accostando a sinistra;
tre fischi brevi: vado indietro;
due fischi prolungati: continuo la mia rotta.

Art. 48.

Allorchè due piroscafi, naviganti su rotte perpendicolari o quasi, vengono ad incrociarsi in modo da implicare pericolo di collisione, il piroscafo che rileva l'altro sulla propria dritta dovrà lasciare libera la rotta a quest'ultimo manovrando opportunamente, sia obliquando a dritta per passargli a poppa, se la riva od altri ostacoli non vi si oppongano, sia arrestandosi o dando addirittura macchina indietro. Esso dà il segnale prescritto per la manovra che si propone di eseguire.

L'altro piroscafo continua la sua rotta.

Art. 49.

1. Allorchè un natante si accorga di essersi avvicinato ad altro natante in modo che vi sia pericolo, deve immediatamente fare il segnale d'allarme col fischio o corno da nebbia (vedi allegato A). Questo segnale d'allarme deve essere immediatamente ripetuto dall'altro natante.

2. Se si tratta di due piroscafi, ognuno di essi deve arrestarsi immediatamente ed anche, se è necessario, dare macchina indietro, facendo il segnale prescritto.

3. Se si tratta di un piroscafo e di un natante a vela o a remi, il piroscafo deve lasciare libera la rotta al natante a vela o a remi, all'occorrenza anche arrestandosi o dando macchina indietro.

Art. 50.

Allorchè un piroscafo vuole sorpassare un altro natante che segue la medesima rotta, dovrà dare, in tempo utile, prima di effettuare la manovra necessaria, il segnale seguente: un fischio prolungato seguito da un fischio breve e da un fischio prolungato.

Il natante sorpassato deve continuare la sua rotta.

Art. 51.

1. Qualsiasi piroscafo che incontri sulla propria rotta un natante che non possa muoversi liberamente (natante all'ancora, natante occupato a tendere o a ricuperare reti, veliero in calma assoluta, natante che ne rimorchia altri) deve manovrare in modo da evitarlo.

2. In ogni circostanza un piroscafo deve tenersi lontano dai natanti non pontati a pieno carico e dalle barche notevolmente caricate.

3. Se le circostanze lo esigono, il piroscafo rallenta la propria marcia o arresta la macchina, in modo da evitare agli altri natanti il pericolo risultante dall'effetto dell'onda.

Art. 52.

1. Allorchè un natante è in pericolo e domanda soccorso agli altri natanti od a terra, dovrà fare uso alternativamente o simultaneamente dei seguenti segnali:

Di giorno mostrerà una bandiera quadrata di color rosso e darà, a brevi intervalli, colpi prolungati di fischio o di corno da nebbia, o colpi di campana (vedere allegato *A*).

Di notte, oltre i segnali acustici sopra indicati, verranno, l'un dopo l'altro, a brevi intervalli, accesi dei fuochi di bengala (vedi articolo 20, lettera *o*).

2. I natanti che vanno in soccorso di un altro natante in pericolo risponderanno al segnale di soccorso col segnale di allarme.

Art. 53.

E' proibito a qualsiasi natante di avvicinarsi ad un piroscafo in navigazione, tanto per disporsi nella sua scia, che per comunicare col battello stesso, fatta eccezione per i casi di urgente necessità, nei quali il natante deve preventivamente richiamare l'attenzione del piroscafo in movimento mediante il segnale di allarme.

Art. 54.

1. E' vietato a qualsiasi natante di disporsi sulla rotta abituale dei piroscafi adibiti ad un servizio pubblico nelle ore di passaggio di essi. Tale prescrizione deve essere particolarmente osservata di notte, in tempo di nebbia o di neve, nonchè all'entrata o nell'interno dei porti e nelle vicinanze dei pontili.

2. I natanti in servizio privato, qualora odano il segnale di allarme dato da un natante in servizio pubblico regolare, debbono allontanarsi dalla rotta di quest'ultimo, o, se è necessario, fermarsi ed attenderne il passaggio.

3. E' vietato ai pescatori di tendere le reti sulla rotta abituale dei piroscafi di cui sopra, od in prossimità dei pontili.

Art. 55.

Allorchè due velieri seguono delle rotte che li avvicinano l'uno all'altro, in modo da far sorgere il pericolo di un abbordo, uno di essi dovrà manovrare per lasciare libera la rotta all'altro, secondo le seguenti norme:

a) il veliero che naviga con vento largo dovrà lasciare libera la rotta all'altro che navighi stretto al vento;

b) il veliero che stringe il vento con mure a sinistra dovrà lasciare libera la rotta a quello che stringe il vento con mure a dritta;

c) se entrambi i velieri corrono a vento largo, ma con il vento da diversi lati, il veliero che riceve il vento sulla sinistra dovrà lasciare libera la rotta all'altro;

d) se entrambi i velieri corrono a vento largo, col vento dallo stesso lato, il veliero che si trova al vento lascerà la rotta libera a quello che è sotto vento;

e) il veliero che naviga con vento in poppa deve lasciare libera la rotta all'altro.

Art. 56.

1. Un natante al quale debba esser lasciata libera la rotta da altro natante dovrà mantenere la propria rotta e la propria velocità.

2. Se, in conseguenza di nebbia o di qualsiasi altra causa, un natante si trovi così vicino ad un altro da non potersi evitare l'abbordo con la sola manovra di quello che deve cambiar rotta, anche l'altro natante dovrà manovrare nel modo più adatto ad evitare una collisione.

Art. 57.

Qualsiasi natante che, a tenore delle disposizioni del presente regolamento, deve lasciare libera la rotta ad un altro, dovrà, se le circostanze lo permettono, evitare di passare a prora di quest'ultimo.

Art. 58.

1. Per il passaggio sotto i ponti di Melide e di Bissone fanno regola le prescrizioni interne della Svizzera.

2. Nello stretto di Lavena i natanti diretti a Ponte Tresa hanno la precedenza su quelli che ne provengono, ma i natanti in servizio privato debbono lasciar sempre il passaggio ai piroscafi in servizio pubblico.

IV. SEGNALAZIONI IN TEMPO DI NEBBIA.

A) Natanti in moto.

Art. 59.

Ciascun natante che navighi in tempo di nebbia, di foschia o di neve farà sentire, di minuto in minuto, i seguenti segnali:

a) piroscafi che navighino a velocità di 15 km. all'ora o superiore: due colpi prolungati di fischio;

b) piroscafi che navighino a velocità inferiore a 15 km. all'ora: un colpo prolungato di fischio o di corno da nebbia;

c) natanti a vela e a remi: un colpo prolungato di corno da nebbia o di fischio da tasca;

d) rimorchiatori: un colpo prolungato di fischio seguito da due colpi brevi.

B) Natanti fermi, incagliati o all'ancora.

Art. 60.

Qualsiasi natante che si trovi fermo, incagliato o all'ancora in acque libere nelle condizioni atmosferiche indicate all'art. 59 e che sia nella impossibilità di manovrare per evitare un altro natante che gli si avvicini, dovrà far sentire di minuto in minuto tre colpi prolungati del suo apparecchio di segnalazione.

Art. 61.

1. Qualsiasi natante che navighi nelle condizioni indicate dall'art. 59 deve prendere le precauzioni necessarie e tener conto con cura delle circostanze del momento.

2. Il piroscafo che oda i segnali di nebbia di altro natante la cui posizione è incerta, dovrà, per quanto le circostanze lo consentano, arrestare la macchina per meglio sen-

tire e giudicare le segnalazioni, e quindi navigare con precauzione, finchè il pericolo di collisione non sia eliminato.

Art. 62.

1. Nelle condizioni atmosferiche indicate all'art. 59 gli incroci dei piroscafi in servizio pubblico si effettueranno preferibilmente nei porti o ai pontili. A tale scopo i concessionari dovranno fissare preventivamente, per ciascun periodo di orario, gli scali di incrocio.

2. Se gli incroci, per circostanze eccezionali, non possono aver luogo negli scali dovranno osservarsi le seguenti prescrizioni:

Quando il piroscafo perviene in un punto dove, secondo l'orario, deve aver luogo un incrocio, userà la massima precauzione, diminuendo la velocità ed arrestando anche, all'occorrenza, la macchina per ascoltare; allorchè avrà riconosciuta la posizione dell'altro piroscafo, e avrà la certezza che esso passa a sufficiente distanza, darà il segnale regolamentare di incrocio (vedi art. 47) e riprenderà la velocità normale.

Ove sorgesse il dubbio che i due piroscafi si dirigono l'uno sull'altro, si arresteranno immediatamente le macchine e non si rimetteranno in moto se non dopo che la posizione relativa dei due natanti sia stata ben determinata.

Art. 63.

Di notte, nonchè nelle condizioni atmosferiche di cui all'art. 59, il capitano o conduttore del natante disporrà sul ponte un uomo di vigia e disporrà il personale di coperta e di macchina in modo da assicurare la vigilanza.

Art. 64.

Le Compagnie di navigazione hanno facoltà di completare le norme precedenti con istruzioni speciali che illustrino i differenti casi che possono presentarsi. Tali istruzioni non dovranno contenere clausole contrarie a quelle del presente Regolamento.

CAPITOLO VI.

Porti e pontili di approdo.

Art. 65.

1. Ogni pontile da sbarco per natanti in servizio pubblico deve avere di notte, alla sua estremità, una lanterna ben visibile, con fiamma molto risplendente, che illumini il luogo di sbarco e proietti verso il lago una luce rossa visibile ad una distanza di almeno due chilometri.

2. Questa lanterna sarà accesa dal tramonto del sole fino all'ora fissata dall'autorità competente dello Stato nel quale si trova il pontile.

3. Non debbono mai trovarsi, nelle vicinanze dei pontili, fanali che possano indurre in errore sulle rotte.

Art. 66.

Ogni pontile di approdo deve essere munito di uno strumento speciale che possa essere utilizzato per dare segnali acustici in tempo di nebbia (vedi tabella dei segnali).

Si farà uso di tale strumento qualche tempo prima del passaggio di un natante effettuante un servizio pubblico, e fino al suo arrivo.

Art. 67.

I due Stati contraenti daranno le istruzioni necessarie perchè le acque in prossimità dei pontili siano tenute libere per il passaggio dei natanti in servizio pubblico.

Art. 68.

Nell'interesse della pesca, è proibito ai natanti a vapore di gettare le loro scorie ad una distanza dalla costa dove la profondità delle acque del lago sia inferiore a cinquanta metri.

CAPITOLO VII.

Feste nautiche.

Art. 69.

Nessuna festa nautica potrà aver luogo senza l'autorizzazione dell'autorità competente.

Nell'organizzazione di tali feste verrà evitato tutto ciò che possa costituire ostacolo ai natanti adibiti ad un pubblico servizio.

CAPITOLO VIII.

Penalità.

Art. 70.

Qualsiasi infrazione al presente Regolamento può dar luogo ad un reclamo o alla redazione di un verbale, che viene trasmesso alle autorità del luogo ove avvenne l'infrazione.

Le infrazioni saranno punite con le pene previste dalle leggi vigenti rispettivamente nei due Stati contraenti.

CAPITOLO IX.

Disposizioni finali.

Art. 71.

I proprietari di piroscafi adoperati a scopo di lucro ed i noleggiatori di natanti dovranno assicurarsi contro la responsabilità civile nei limiti delle prescrizioni del rispettivo Stato.

Art. 72.

Nel caso di natanti che abbiano il porto d'iscrizione in uno degli Stati contraenti e che navighino e stazionino normalmente nelle acque dell'altro Stato, le autorità competenti dello Stato che ha rilasciata la licenza di navigazione potranno delegare le proprie funzioni di sorveglianza e controllo, di cui al presente Regolamento, alle autorità competenti dell'altro Stato.

Art. 73.

In quanto non contrastino con le disposizioni del presente Regolamento internazionale e per quanto non sia in questo Regolamento contemplato, valgono le disposizioni dei singoli Stati e delle autorità locali.

Fatto a Lugano, il 22 ottobre 1923.

Firme:	*Firme*:
E. Acton	Herold
Antonio Crispo	Tarchini
Bosio	J.-Fred. Stalder
Luigi Stoppa	H. Wylemann
G. Ferraris	L. Rusca
Capialbi	S. Veladini.
Ing. C. Abate	
C. Nagel	

ALLEGATO *A*.

Tabella dei segnali.

Numero del segnale	SEGNALI		ESECUZIONE DEI SEGNALI	Art. del Regol.
	A) Segnali acustici per le manovre, segnali di pericolo e di allarme.			
1	Segnale d'arrivo ad uno scalo, per piroscafi	—	Un suono di campana od un colpo di fischio prolungato.	44
2	Segnale di partenza da uno scalo per piroscafi	—	Un colpo di fischio prolungato.	44
3	Segnali per indicazioni di rotta: Sto accostando a dritta . . . . Sto accostando a sinistra . . . Vado indietro . . . . Continuo la mia rotta	 U U U U U U — —	 Un fischio breve. Due fischi brevi. Tre fischi brevi. Due fischi prolungati.	47
4	Segnale per sorpassare un natante, dato dal natante che vuole sorpassarne un altro	— U —	Un fischio prolungato seguito da 1 fischio breve o da un fischio prolungato.	50
5	Segnale di allarme	U U U U U U U	Colpi brevi e ripetuti di fischio o di corno da nebbia.	45-49 52-53
6	Segnale di pericolo, per chiedere soccorso	— — — — — —	Colpi prolungati di fischio o di corno da nebbia, o colpi di campana, a brevi intervalli e simultaneamente o alternativamente di giorno: una bandiera rossa - di notte: fuochi di bengala.	52
	B) Segnali acustici in tempo di nebbia, foschia o neve.			
7	Piroscafi che procedono a velocità di km. 15 o superiore	— —	Due colpi prolungati di fischio o in mancanza di questo, di corno da nebbia.	59
8	Piroscafi che procedono a velocità inferiore a km. 15	• •	Un colpo prolungato di fischio o di corno da nebbia.	59
9	Rimorchiatori in moto	— U U	Un colpo prolungato seguito da due colpi brevi di fischio.	59
10	Natanti a vela e a remi in moto.	—	Un colpo prolungato di corno da nebbia, o di fischio da tasca.	59
11	Natanti fermi, incagliati o all'ancora	— — —	Tre colpi prolungati di fischio, di sirena, di corno da nebbia, di campana, o di fischio da tasca.	60
12	Porti e pontili: Segnale che deve farsi dai pontili.	— — — —	Quattro colpi prolungati di corno da nebbia o quattro suoni di campana.	66

Nota. — I natanti a motore danno i segnali col fischio ad aria compressa o col corno da nebbia.

Ciascun natante, al quale sia dato un segnale, risponderà col segnale prescritto per la manovra che esso si propone di effettuare.

I segnali dal 7 all'11 inclusi debbono essere dati di minuto in minuto, il segnale n. 12 ogni due minuti.

Esecuzione dei segnali. — Disposizioni relative alla durata dei segnali ed agli intervalli tra due suoni e tra due segnali ripetuti.

Per i segnali dati con i fischi a vapore, i fischi ad aria ed i corni da nebbia:

i colpi brevi avranno la durata di un secondo;
i colpi prolungati la durata di cinque secondi;
l'intervallo tra due suoni di segnale, la durata di un mezzo secondo;
l'intervallo tra due segnali ripetuti, la durata di due secondi almeno.

ALLEGATO *B*.

Tabella dei fanali di posizione.

Designazione dei natanti	Natanti in moto	Natanti all'ancora	Natanti incagliati o nella impossibilità di manovrare	Art. del regol.
1° Piroscafi. . . .	Un fanale a luce bianca a prora, un fanale laterale a luce verde a dritta, un fanale laterale a luce rossa a sinistra ed un fanale a luce bianca posteriormente. (Sui piroscafi di un dislocamento a pieno carico non superiore a 10 tonnellate, i fanali laterali possono essere posti lungo l'asse longitudinale del natante, l'uno a fianco dell'altro).	Un fanale a luce bianca visibile da tutto l'orizzonte	Un fanale a luce bianca, visibile da tutto l'orizzonte	35 36 37
2° Natanti a vela.	Un fanale laterale a luce verde a dritta, un fanale laterale a luce rossa a sinistra ed un fanale a luce bianca posteriormente.	Id.	Id.	35 36 37
3° Natanti a remi	Un fanale a luce bianca visibile da tutto l'orizzonte.	Id.	Id.	35 36 37
4° Rimorchiatori.	Anteriormente due o tre fanali a luce bianca sovrapposti, il fanale laterale a luce rossa, il fanale laterale a luce verde ed il fanale a luce bianca posteriormente.	Id.	Id.	35 36 37
5° Natanti rimorchiati	Un fanale a luce bianca visibile da tutto l'orizzonte	Id.	Id.	35 36 37
6° Zattere di legname	Quattro fanali a luce bianca visibili da tutto l'orizzonte.	Quattro fanali a luce bianca visibili da tutto l'orizzonte	Quattro fanali a luce bianca visibili da tutto l'orizzonte	39

Nota. — Le barche da pesca, ormeggiate presso le reti, debbono tenere pronto ed acceso **un fanale a luce bianca, da mostrare in caso di bisogno (art. 36).**

ALLEGATO C.

Licenza di navigazione per natanti in servizio pubblico.

Il . . . .
dichiara che il . . . .
denominato . . . .
inscritto al porto di . . . . sotto il N. . . . . . . apparte-
nente a . . . .
è stato sottoposto al collaudo prescritto dalla Convenzione fra l'Italia e la Svizzera relativamente alla navigazione sui laghi Maggiore e di Lugano come da verbale, n. . . . . . in data . . . .
conservato presso . . . .
. . . .
e può essere adibito al trasporto di . . . .
sul lago di . . . .

Il dislocamento del natante è { a vuoto tonn. . . . . . / a pieno carico tonn. . . . . .

Il numero massimo di passeggeri che il natante è autorizzato a trasportare, è di . . . .

Il carico massimo è di tonn. . . . .

La linea di galleggiamento a pieno carico passa per { i limnimetri alla quota di . . . . / l'orlo inferiore delle placche . . .

Il bordo libero del natante a pieno carico è di . . . . . .
. . . .

Il natante è fornito di motore a . . . . della potenza di HP. . .

L'equipaggio del natante, non compreso il servizio di cassa o di ufficio, sarà costituito al minimo da:
capitano o conduttore del natante;
timoniere;
sotto timoniere;
marinai;
macchinista;
macchinista in seconda;
fuochisti.

Descrizione sommaria del natante . . . .
. . . .

Attrezzatura . . . .
. . . .

Osservazioni speciali . . . .
. . . .

Cambiamento di proprietario . . . .
. . . .
. . . .

La presente licenza è valevole finchè il natante è in perfetto stato di servizio e non sia stata apportata alcuna importante modificazione alla sua costruzione o alle sue parti principali.

. . . . il . . . . . 192 .

Convention et Règlement international pour la navigation sur le Lac Majeur et le Lac de Lugano du 22 octobre 1923.

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie,
d'une part, et

Le Conseil Fédéral Suisse,
d'autre part,

dans le but d'établir d'un commun accord le régime de la navigation sur le lac Majeur et le lac de Lugano, ont désigné pour leurs Délégués, savoir:

Le Gouvernement de Sa Majesté le Roi d'Italie,

Messieurs:

Acton barone grand'ufficiale Enrico, console generale di S. M. nel Cantone Ticino;

Crispo grand'ufficiale avv. Antonio, direttore capo di divisione nel Ministero dei lavori pubblici;

Bosio grand'ufficiale Augusto, ispettore superiore tecnico delle Dogane ed imposte indirette;

Stoppa comm. Luigi, capo sezione nel Ministero della guerra;

Ferraris Giuseppe, tenente colonnello di porto;

Capialbi nob. dei conti, uff. dott. Ugo, Sottoprefetto di Varese;

Abate ing. cav. Carlo, ispettore principale nell'Ispettorato generale delle Ferrovie;

Nagel grand'ufficiale ing. Carlo, ispettore superiore dell'Ufficio speciale delle Ferrovie, a riposo;

Le Conseil Fédéral Suisse,

Messieurs:

Herold Robert, directeur de la division des Chemins de fer du Département Fédéral des postes et des chemins de fer, à Berne;

Tarchini Elvezio, directeur du IV Arrondissement des Douanes, à Lugano;

Stalder J.-Fréderic, ingénieur, adjoint de l'Inspecteur de la Section de mécanique du Département Fédéral des postes et des chemins de fer, à Berne;

Wylemann Hermann, ingénieur du contrôle au Département Fédéral des postes et des chemins de fer, à Berne;

Rusca Luigi, ingénieur, à Bellinzone;

Veladini Silvio, à Lugano;

lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs et les avoir vérifiés, sont convenus des articles suivants:

CONVENTION

Art. 1.

La navigation est libre tant sur les eaux suisses que sur les eaux italiennes des lacs Majeur et de Lugano. La liberté de navigation est subordonnée à l'observation des conditions fixées par la présente Convention.

Art. 2.

Les bateaux servant à des buts militaires, de douane et de police ne doivent pas franchir la frontière politique.

Toutefois, sur le lac de Lugano, les bateaux italiens affectés au service de la douane pourront, dans des cas exceptionnels, franchir la frontière politique pour se rendre du bassin de Porto Ceresio à celui de Porlezza et vice versa. Ces passages n'auront lieu que de jour et sans arrêt. Ils seront annoncés à la Direction des douanes suisses, à Lugano, au plus tard la veille du jour auquel ils devront avoir lieu. Ces transports pourront être soumis à la visite douanière suisse.

Sera accordé, sous les mêmes réserves et dans les mêmes conditions, le passage d'agents de la police italienne sur des bateaux de la douane ou sur des bateaux ordinaires.

Les bateaux affectés au service de la douane italienne et ceux exécutant des transports d'agents de la police ne pourront accomplir, dans les eaux suisses, aucun acte officiel, ni aborder en territoire suisse qu'en cas d'avarie ou de force majeure.

Les agents de la police italienne pourront également traverser les eaux territoriales suisses en qualité de passagers des courses régulières des services publics de navigation, toutefois sans interrompre leur voyage. S'il s'agit d'un transport de plus de six agents, il sera annoncé conformément aux dispositions de cet article. Dans les eaux suisses, les agents italiens devront déposer les armes et s'abstenir de tout acte officiel.

En ce qui concerne les communications avec l'enclave italienne de Campione, l'état actuel des choses demeure sans changements aussi longtemps que les deux Parties contractantes n'auront pas passé des accords spéciaux.

Art. 3.

Chacun des Etats contractants exerce la haute surveillance sur la navigation dans les eaux comprises entre ses propres frontières politiques.

Art. 4.

Les entreprises de navigation exécutant des transports réguliers et périodiques de personnes et de marchandises et touchant des ports des deux Etats contractants, doivent être munies, par chacun d'eux, d'un acte de concession contenant les dispositions auxquelles la navigation est soumise par l'Etat qui accorde la concession.

Les dispositions contenues dans les actes de concession ne pourront être contraires ni à la présente Convention, ni au Règlement international annexé et se rapporteront uniquement aux parcours dans les eaux respectives.

Art. 5.

Tout concessionnaire d'un service public est tenu de recevoir et de transporter gratuitement, dans toute l'étendue de sa propre circonscription, les agents des Gouvernements des Etats contractants chargés de la surveillance et du contrôle sur la navigation et la pêche, ainsi que leurs bagages.

Art. 6.

Les conditions requises pour la construction et les agrès des bateaux, ainsi que les prescriptions relatives à la navigation, font l'objet d'un Règlement international établi d'un commun accord par les deux Etats et annexé à la présente Convention.

Art. 7.

Pour toute embarcation, un permis de navigation doit être délivré par l'autorité compétente de l'Etat dans lequel le bateau a son port d'inscription sur le lac.

Pour les bateaux en service public, ce permis sera donné par un acte conforme au formulaire annexé au Règlement international mentionné à l'article 6.

Pour les bateaux en service privé, le dit permis sera délivré conformément aux prescriptions en vigueur dans chacun des Etats contractants.

Art. 8.

Les nouveaux bateaux et ceux qui ne possèdent pas encore de permis de navigation sont soumis à une inspection, suivie d'un essai de stabilité et de marche.

Un procès-verbal des inspections et des essais sera dressé conformément aux dispositions du Règlement annexé.

Art. 9.

Les autorités suisses et italiennes s'assureront, par des visites périodiques, chacune pour les bateaux auxquels elles ont accordé le permis de navigation, que les bateaux sont entretenus dans un état offrant les garanties voulues pour la sécurité des transports auxquels ils sont employés.

Art. 10.

La demande du permis de navigation sera renouvelée si le bateau a subi dans ses parties principales des transformations importantes de nature à modifier la charge maximum ou à influencer désavantageusement ses conditions de stabilité ou de marche ou si le bateau est transféré sur un autre lac.

Tout changement de propriétaire sera inscrit dans le permis de navigation.

Art. 11.

Le permis de navigation et les attestations relatives aux visites périodiques délivrés par l'un des Etats contractants seront valables dans les eaux de l'autre Etat. Ces pièces devront toujours se trouver à bord.

En cas de retrait du permis, le Gouvernement qui l'a délivré en avisera l'autre Gouvernement dans un délai maximum d'un mois.

Art. 12.

L'autorité compétente qui délivrera le permis de navigation décidera, dans chaque cas particulier, s'il y a lieu d'appliquer aux bateaux déjà en service au moment de l'entrée en vigueur de la présent Convention les prescriptions du Règlement annexé relatives à la construction et aux agrès.

Art. 13.

Les autorités des Etats contractants exerceront une surveillance sur le personnel des bateaux et s'assureront de ses aptitudes par des examens appropriés.

Tout capitaine ou conducteur d'un bateau à vapeur, à moteur ou à voiles doit être muni d'une patente de navigation délivrée par l'autorité compétente de l'un des Etats contractants.

Les conditions relatives à l'octroi et au retrait de la patente sont fixées dans le Règlement annexé.

Art. 14.

Les deux Etats contractants fixeront, par des règlements internes, les prescriptions relatives à la visite et aux essais des bateaux et à la surveillance du personnel.

Ils s'engagent de même à régler, par des prescriptions internes, la question de l'éclairage pendant la nuit des points dangereux qui se trouvent à proximité des ports et des débarcadères et sur les routes habituelles des bateaux faisant un service public.

Les deux Etats contractants se donneront réciproquement connaissance de ces règlements et prescriptions et des modifications éventuelles, ainsi que des règlements internes qu'ils pourraient élaborer relativement à la police des ports et des rades situés sur leurs territoires respectifs.

Ces règlements et prescriptions ne pourront contenir des dispositions contraires au Règlement annexé.

Art. 15.

Les deux Etats contractants, reconnaissant l'intérêt qu'il y a à garantir la navigation sous le pont de Melide et au détroit de Lavena, s'engagent à continuer les négociations concernant les travaux de correction à exécuter pour la régularisation du niveau du lac de Lugano.

Art. 16.

Les Etats contractants s'engagent à régler le service des douanes et du contrôle des passeports par des méthodes propres à favoriser le prompt fonctionnement des services publics de navigation.

Art. 17.

Les dispositons des lois et des règlements relatives au service des douanes des deux Etats sont applicables aux bateaux de tout genre et à leur personnel. Sont réservées les exceptions et les facilités particulières résultant de conventions spéciales conclues par les administrations des douanes interessées avec les entreprises de navigation titulaires d'une concession.

Art. 18.

Pour tenir compte des conditions particulières des parties du lac de Lugano comprises entre les rives italienne et suisse, les deux Etats conviennent que dans ces parties les bateaux ne pourront être arrêtés ou visités par les agents douaniers respectifs qu'à une distance ne dépassant pas 150 mètres, de chacune des rives, excepté dans le golfe de Lavena, où cette distance est réduite à 100 mètres.

Dans le Stretto di Lavena, la visite n'aura lieu qu'à terre.

Les Etats contractants feront en sorte que la pêche soit entravée le moins possible par les services des douanes.

Art. 19.

Si une contestation s'élève entre les deux Etats contractants au sujet de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention ou du Règlement annexé, et si cette contestation ne peut être tranchée par la voie diplomatique, elle sera soumise à un Tribunal arbitral.

Ce Tribunal sera composé d'un représentant nommé par le Gouvernement italien, d'un représentant nommé par le Gouvernement suisse et de trois membres qui ne peuvent être ni ressortissants des Etats contractants, ni avoir leur domicile sur le territoire des dits Etats ou se trouver à leur service. Les Parties contractantes désigneront d'un commun accord ces trois membres ainsi que, parmi eux, le Président du Tribunal arbitral.

A défaut de constitution du Tribunal arbitral par l'accord des Parties, dans un délai de deux mois à compter du jour où l'une d'elles a notifié à l'autre le nom de son représentant, les trois membres étrangers aux Parties séront élus par application des dispositions de l'article 45, alinéas 4, 5 et 6 de la Convention de la Haye pour le règlement pacifique des conflits internationaux.

Au lieu de se soumettre à la procédure d'arbitrage sus-indiquée, les Parties contractantes pourront convenir de saisir de la contestation la Chambre de la Cour permanente de Justice internationale de la Haye appelée, aux termes de l'article 29 du statut de la Cour, à statuer en procédure sommaire, ou bien, sur requête d'une des Parties, la Cour permanente siégeant en séance plénière.

Art. 20.

La présente Convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Berne le plus tôt possible.

Elle entrera en vigueur trois mois après l'échange des ratifications et restera exécutoire jusqu'à l'expiration d'une année à partir du jour où l'un ou l'autre des Etats contractants l'aura dénoncée.

Le Règlement international annexé sera appliqué à partir de l'entrée en vigueur de la Convention. Il pourra être modifié en tout temps, d'un commun accord par les Etats contractants, sans exiger pour cela la dénonciation de la Convention.

En foi de quoi, les Délégués ont signé la présente Convention et le Règlement International annexé en un texte en langue italienne, et un texte en langue française, demeurant entendu qu'en cas de divergences, le texte français fera foi.

Fait en deux exemplaires, à Lugano, le 22 octobre 1923.

Signatures:	*Signatures:*
E. Acton	Herold
Antonio Crispo	Tarchini
Bosio	J.-Fred. Stalder
Luigi Stoppa	H. Wylemann
G. Ferraris	L. Rusca
Capialbi	S. Veladini
Ing. C. Abate	
C. Nagel	

Règlement international annexé à la Convention du 22 octobre 1923 entre l'Italie et la Suisse concernant la navigation sur les lacs Majeur et de Lugano.

Remarques.

Dans ce Règlement ont entend par:

« Bateau »: toute embarcation affectée au transport des personnes ou des marchandises, quel que soit son type et son déplacement;

« Vapeur »: toute embarcation à propulsion mécanique, quelle que soit son énergie motrice;

« Bateau à vapeur »: plus spécialement un vapeur actionné par une machine à vapeur;

« Bateau à moteur »: un vapeur actionné par tout autre moteur que celui à vapeur;

« Bateau à voiles »: toute embarcation munie de voiles.

PREMIER CHAPITRE.

Permis de navigation.

Art. 1.

1. Le permis de navigation prévu à l'article 7 de la Convention sera délivré après examen du bateau.

2. Cet examen fera l'objet d'un procès-verbal, dans lequel il sera formellement constaté que le bateau remplit toutes les conditions établies par le présent Règlement.

DEUXIEME CHAPITRE.

Construction des bateaux.

A) Corps du bateau.

Art. 2.

Les coques des bateaux doivent être construites avec de bons matériaux d'après les règles de l'architecture navale et être entretenues de manière à présenter toutes les garantie de solidité et de sécurité.

Art. 3.

1. Le tirant d'eau du bateau en pleine charge doit être indiqué sur les flancs de la coque, soit par des plaques en métal bien visibles, soit par des limnimètres.

2. La hauteur du franc-bord en pleine charge doit être mesurée aux bateaux ayant des ouvertures sur les flancs (hublots, sabords, etc.), depuis le point le plus bas de ceux-ci, aux bateaux dont la coque n'a pas d'ouvertures sur les flancs depuis l'arête supérieure de la coque jusqu'à la ligne

de flottaison en pleine charge, aux petits bateaux non pontés depuis l'arête supérieure du plat-bord ou de la fargue, si celle-ci forme une bordure étanche et solide tout autour du bateau.

3. Le franc-bord ainsi mesuré doit avoir au minimum:

a) pour les bateaux pontés: 40 cm.; il peut être réduit à 30 cm. si le déplacement en pleine charge ne dépasse pas 40 tonnes pour les bateaux transportant des personnes, 80 tonnes pour les bateaux transportant des marchandises;

b) pour les bateaux non pontés: 50 cm.; il peut être réduit à 40 cm. si le déplacement en pleine charge ne dépasse pas 10 tonnes pour les bateaux transportant des personnes, 20 tonnes pour les bateaux transportant des marchandises.

4. Les bateaux à voiles et à rames ne sont pas soumis aux dispositions du présent article.

Art. 4.

L'épaisseur de la coque en fer ou en acier des bateaux doit correspondre aux normes de construction en vigueur dans l'Etat à la surveillance duquel le bateau est soumis.

Art. 5.

1. Les bateaux à voyageurs avec coque en fer ou en acier qui ont un déplacement en pleine charge supérieur à vingt cinq tonnes devront être divisés dans leur longueur au moins en quatre compartiments par trois cloisons transversales étanches en fer, situées, l'une vers l'avant, à une distance de l'étrave comprise entre le huitième et le quatorzième de la longueur totale du bateau, les deux autres aux extrémités de la chambre des machines. Ces cloisons, dont le nombre peut être augmenté suivant la grandeur du bateau, ont à leur partie inférieure une ouverture pour l'écoulement de l'eau, laquelle doit, en cas de besoin, pouvoir être fermée hermétiquement du pont ou du plancher du local qui se trouve immédiatement au-dessus. En dehors de l'ouverture indiquée ci-dessus, il ne peut en être pratiqué aucune dans la cloison de l'avant, et, si l'une des autres cloisons est percée d'une porte, celle-ci devra pouvoir être fermée du pont au moyen d'un mécanisme approprié.

2. Dans les bateaux à hélice, la cloison d'arrière doit être étanche au point où elle est traversée par l'arbre moteur.

3. De même, les ouvertures pratiquées dans les cloisons pour le passage de la tuyanterie ou de la conduite de la timonerie devront être rendues étanches.

4. Les cloisons transversales seront suffisamment renforcées pour pouvoir résister à la pression de l'eau.

5. Dans chacun des compartiments, le plancher doit pouvoir être levé facilement sur une largeur de soixante centimètres et sur les deux tiers de sa longueur au moins.

Art. 6.

Dans le cas où le governail est manœuvré au moyen d'une roue, le bateau doit tourner du même côté que la partie supérieure de cette roue. Le gouvernail doit pouvoir en outre être manoeuvré à la barre en cas de besoin.

Art. 7.

Tout vapeur dont le déplacement en pleine charge est supérieur à cinquante tonnes doit avoir la roue du gouvernail placée au-dessus de la partie centrale ou de la partie antérieure du bateau.

Art. 8.

Le pont des bateaux affectés au transport des personnes, à l'exception des bateaux destinés à des buts sportifs, doit être garni de garde-corps d'une hauteur de 90 centimètres au moins. Les ouvertures servant à établir la communication entre les ponts et les compartiments sous les ponts ainsi que les claires-voies de la chambre des machines et des ponts seront munies de barrières de la même hauteur, ou de grilles, pour prévenir les accidents.

Art. 9.

Le nom ou le numéro du bateau figurant dans le permis de navigation seront inscrits en caractères bien visibles, d'au moins 8 cm. de hauteur, sur chaque côté de la coque.

Art. 10.

1. Les vapeurs à roues doivent avoir au-dessous des tambours un garde-roue en fer, fixé à une distance maximum de 40 cm. au-dessus de la ligne de flottaison à lège.

2. Des sorties de sûreté doivent être établies pour les cabines qui se trouvent sous le pont principal, ainsi que pour la chambre des machines et la chambre de chauffe, mais pour ces deux dernières chambres seulement dans le cas où elles sont séparées et lorsque le pensonnel doit rester stationné entre une cloison transversale et les chaudières ou la machine.

3. Ces sorties doivent aboutir au pont principal ou au pont supérieur et être d'un accès facile. Leurs couvercles doivent pouvoir s'enlever facilement: de plus, sur le pont, elles seront entourées d'un garde-corps s'ouvrant d'un côté.

4. Les ouvertures rectangulaires des sorties de sûreté doivent avoir 60 sur 50 cm. au moins et les ouvertures rondes 50 cm. de diamètre au moins.

5. Si les circonstances l'exigent, des exceptions aux dispositions du présent article pourront être accordées par les autorités compétentes de chaque Etat.

Art. 11.

Les bateaux destinés au transport des voyageurs et dont la capacité de chargement dépasse 60 personnes doivent être pontés.

B) *Chaudières, moteurs et mécanismes auxiliaires.*

Art. 12.

Les chaudières et les moteurs doivent être entretenus avec soin et de façon à présenter toutes les garanties de solidité et de sécurité.

Art. 13.

Les chaudières seront soumises à des inspections périodiques, conformément aux prescriptions du Gouvernement sous le contrôle duquel se trouve le bateau.

Art. 14.

1. Chaque chaudière doit être munie des appareils ci-après:

a) deux soupapes de sûreté réglées de manière à se lever dès que la pression normale est atteinte. Chacune des soupapes doit suffire à maintenir, à elle seule, (étant au besoin convenablement déchargée et quelle que soit l'activité du feu), la vapeur dans la chaudière à un degré de pression qui n'excède pas la pression normale;

b) deux appareils indicateurs de niveau d'eau, dont l'un, au moins, sera l'appareil ordinaire à tube de verre. Une ligne apparente ou un index placé à côté de ce dernier appareil doit indiquer le niveau minimum de l'eau de la chaudière;

c) un manomètre, avec robinet et bride de contrôle, bien visible à la chambre de chauffe. Le manomètre sera pourvu d'une marque indiquant la pression maximale de marche autorisée. Si ce manomètre n'est pas visible depuis le pont, on placera pour chaque chaudière ou groupe de chaudières un second manomètre identique sur le pont ou à un endroit bien visible du pont.

2. Toute paroi en contact avec la flamme par une de ses faces doit être baignée par l'eau sur la face opposée. Le plan d'eau doit être maintenu en toute circonstance, lorsque la chaudière est allumée, à une hauteur de dix centimètres au moins au-dessus du point pour lequel la condition mentionnée ci-dessus cesserait d'être remplie. Cette position limite est indiquée par l'index du niveau d'eau mentionné é la lettre b) du premier alinéa. En cas d'oscillations du bateau, on prendra pour cette hauteur la moyenne des hauteurs observées.

3. Les prescriptions du présent article ne s'appliquent pas aux surchauffeurs de vapeur distincts de la chaudière.

Art. 15.

1. Chaque chaudière ou groupe de chaudières sera alimenté par un double jeu d'appareils indépendants l'un de l'autre, chacun d'eux ayant une puissance suffisante pour fournir seul l'eau nécessaire dans les plus grands besoins.

2. Un de ces appareils doit être indépendant du fonctionnement de la machine.

3. Une soupape de retenue avec vanne doit être placée à la jonction de chaque tuyau d'alimentation sur la chaudière.

4. Les conduites d'alimentation doivent également être indépendantes l'une de l'autre et disposées de manière à ce que les deux appareils puissent être utilisés simultanément.

5. S'il y a plusieurs chaudières sur un bateau, l'alimentation doit se faire directement pour chacune d'elles, alors même qu'elles communiquent entre elles par leur partie inférieure.

Art. 16.

1. Tous les tuyaux de prise de vapeur doivent être munis, à leur point de départ sur la chaudière, d'une soupape à vis permettant d'arrêter complètement l'arrivée de la vapeur. Ces soupapes doivent pouvoir être manoeuvrées du pont du bateau, sans être toutefois à la portée du public.

2. La tuyauterie, les soupapes et les robinets établissant une communication avec l'extérieur seront fixés au bordé au moyen de collerettes. Sont exceptées de cette disposition les conduites d'un diamètre intérieur de moins de 50 mm. qui débouchent au-dessus de la ligne du franc-bord. Les conduites aboutissant au-dessous de la ligne du tirant d'eau en pleine charge doivent se terminer par un robinet fixé à la coque.

Art. 17.

1. Les machines des bateaux à vapeur doivent être pourvues des appareils suivants pour l'enlèvement de l'eau de la cale:

a) une pompe de cale, mise en mouvement par la machine elle-même;

b) un tuyau, avec robinet, permettant d'établir une communication entre la cale et le condenseur, de manière à faire de ce dernier appareil une véritable pompe de cale;

c) une pompe à main, établie dans la chambre de la machine pour le remplissage des chaudières, mais pouvant servir également de pompe de cale ou de pompe à incendie à l'aide d'une tuyauterie spéciale;

d) un éjecteur à vapeur de dimensions suffisantes avec tuyauterie aspirant dans les différents compartiments de la coque.

Art. 18.

Les installations électriques doivent être conformes aux prescriptions concernant l'établissement et l'entretien des installations électriques à faible et à fort courant en vigueur dans chaque pays.

Art. 19.

Les bateaux à moteur sont soumis aux dispositions des articles précédents, en tant qu'applicables, ainsi qu'aux prescriptions spéciales suivantes:

a) l'appareil moteur sera construit de façon à ce que le bateau puisse modifier sa vitesse et marcher en arrière;

b) les moteurs employant des matières facilement inflammables, telles que la benzine, doivent être munis de l'allumage électrique;

c) sur les chalands à moteur, utilisés exceptionnellement pour le transport des voyageurs, le public ne pourra stationner près du moteur ou dans la cabine de ce dernier que si celui-ci est entouré d'une enveloppe;

d) les gazogènes à gaz pauvre ne peuvent être installés que sur des bateaux en fer et sur des bateaux en bois construits spécialement à cet effet; le générateur sera, si possible, placé dans un local facilement aérable et séparé du moteur;

e) les réservoirs pour le liquide combustible doivent être d'une étanchéité parfaite et construits de façon à offrir toute sécurité au point de vue des dangers d'incendie. Ils seront placés aussi loin que possible du moteur, de préférence sous le pontage avant, et seront facilement accessibles;

f) les conduites d'alimentation de moteurs doivent être pourvues, à leur sortie des récipients, de vannes d'arrêt ou de robinets;

g) la tuyauterie pour la conduite des matières combustibles, qui doit rester ouverte pendant la marche du moteur, sera facilement accessible en tout temps;

h) les conduites et les récipients doivent pouvoir résister à une pression d'au moins deux atmosphères. Les soudures à l'étain ou l'assemblage par joints à brides ne sont pas admis;

i) il y aura un dispositif permettant d'arrêter, à distance, l'amenée du liquide inflammable au moteur;

k) les tuyaux d'échappement des moteurs à explosion doivent être munis de silencieux efficaces et conduits jusque par dessus bord, de manière que le bruit du moteur n'empêche pas d'entendre les signaux acoustiques. Ces tuyaux seront isolés au moyen d'une garniture et, s'ils passent à proximité de parties en bois du bateau, ils devront être refroidis d'une manière efficace;

l) tous les bateaux à moteur doivent être munis d'une pompe à main pour l'enlèvement de l'eau de la cale. Les bateaux dont le déplacement en pleine charge est supérieur à quinze tonnes doivent être munis d'une deuxième pompe, mise en mouvement par le moteur.

TROISIEME CHAPITRE.

Agrès et apparaux.

Art. 20.

1. Les agrès désignés ci-après doivent se trouver, constamment en bon état, à bord des vapeurs dont le déplacement en pleine charge est supérieur à cinquante tonnes:

a) un canot de dimensions suffisantes, suspendu de manière à pouvoir être mis à l'eau rapidement et muni d'au moins deux paires de rames, d'une gaffe et d'une bouée de sauvetage. Ce canot pourra être construit en bois ou en fer et sera pourvu de caisses à air, ou de dispositifs semblables, capables de le maintenir à flot alors même qu'il serait plein d'eau. Si le bateau a un déplacement en pleine charge supérieur à 175 tonnes, il sera pourvu de deux canots;

b) une ancre au moins, avec chaîne ou haussière de longueur suffisante et disposée de manière à pouvoir être jetée facilement et rapidement;

c) un cabestan;

d) une cloche pour signaux fixée à l'avant du bateau;

e) les signaux acoustiques suivants:

Sur les bateaux à vapeur un sifflet à vapeur et un cornet de brume. Le premier doit s'entendre à 2 km. et le second à 500 m. au moins.

Sur les bateaux à moteur dont la vitesse maximum dépasse 15 km. à l'heure, un appareil à air comprimé (sifflet, sirène ou cornet), dont le son puisse être entendu à une distance d'au moins deux kilomètres; sur les bateaux à moteur marchant à une vitesse inférieure, le cornet de brume ordinaire suffit;

f) une boussole de dimensions convenables, dont la rose des vents aura un diamètre suffisant et sera gradué de 0 à 360°. La boussole doit être montée dans un habitacle approprié et doit pouvoir être éclairée la nuit. La boussole doit être accompagnée d'un livret de boussole contenant les indications de marche pour les différents services que le bateau peut être appelé à faire;

g) les porte voix nécessaires pour la transmission des ordres du capitaine et du timonier au mécanicien;

h) les feux de position réglementaires conformément aux prescriptions du cinquième chapitre du présent Règlement;

i) une échelle mobile, construite de manière à pouvoir être suspendue en dehors du bateau;

k) deux étires ou gaffes d'une grandeur suffisante;

l) les cordages nécessaires pour les manoeuvres du bateau;

m) des bouées de sauvetage: 1 pour petits bateaux portant jusqu'à 10 personnes, 2 pour bateaux de 10 à 50 personnes, et un nombre proportionnel pour les bateaux plus grands.

Un nombre au moins double de ceintures de sauvetage.

Ces engins doivent être répartis sur différents endroits du bateau, être bien visibles et faciles à atteindre par les voyageurs;

n) une boîte de secours accompagnée d'instructions spéciales sur l'emploi des médicaments et les soins à donner aux noyés;

o) des appareils pour signaux de détresse, savoir: un pavillon spécial (rouge) pour signal de jour et des flammes de bengale à couleurs verte et rouge pour signal de nuit;

p) des coussins de sable avec planches et pointelles pouvant servir à aveugler des voies d'eau;

q) une bâche servant en temps ordinaire à couvrir les marchandises et pouvant, à l'aide de cordage, être appliquée du dehors contre la coque pour aveugler une voie d'eau à un endroit non accessible depuis l'intérieur;

r) un nombre suffisant de tables et de bancs mobiles. Ils doivent se trouver sur les ponts, pouvoir flotter et offrir un point d'appui aux passagers en cas de sinistre;

s) les installations et engins nécessaires pour combattre efficacement un commencement d'incendie à bord.

2. Pour les vapeurs dont le déplacement en pleine charge ne dépasse pas cinquante tonnes, les agrès et apparaux énoncés sous lettres *a, c, d, i, q, r,* du premier alinéa ne sont pas exigés. Ces bateaux devront cependant avoir à bord au moins quatre rames.

3. Les bateaux à moteur porteront à bord les instructions relatives au fonctionnement et à l'entretien du moteur; ces instructions seront affichées à proximité du moteur.

4. Pour les bateaux à voiles dont le déplacement en pleine charge est supérieur à cinquante tonnes, les agrès indiqués sous lettres *d, g, i, p, r, s* du premier alinéa ne sont pas exigés. Comme signal acoustique ils auront un cornet de brume.

5. Les bateaux à voiles d'un déplacement de 50 tonnes ou moins et les bateaux à rames doivent être pourvus seulement d'un cornet de brume ou d'un sifflet de poche et d'un nombre suffisant de rames ainsi que d'une épuisette. Ils porteront aussi les feux prescrits au cinquième chapitre.

Art. 21.

1. Tous le locaux d'un bateau affecté au transport de voyageurs doivent être pourvus d'appareils d'éclairage toujours prêts à être mis en service. Les bateaux sur lesquels est installé l'éclairage électrique auront un éclairage de réserve suffisant.

2. Lorsque l'éclairage se fait au pétrole, les lampes doivent rester fixées solidement aux parois ou suspendues au plafond, même quand elles ne sont pas allumées. L'usage du pétrole est interdit pour les lampes portatives déposées sur les tables ou sur le pont, sauf toutefois pour les lanternes de sûreté. La quantité de pétrole à bord ne pourra dépasser dix litres et ce liquide sera conservé dans un récipient en métal offrant toutes les garanties de sécurité et tenu dans un endroit à l'abri du feu.

3. Pour l'éclairage à l'acétylène, les appareils et conduites doivent satisfaire aux exigences des règlements internes de chaque pays. Dans ce cas, le bateau sera pourvu d'un éclairage de réserve suffisant.

4. Les récipients des lampes à huile ou à pétrole doivent être en métal.

Art. 22.

La chambre des machines doit contenir les outils, pièces de réserve et matériaux de tout genre nécessaires à l'entretien des machines et des chaudières, ainsi qu'aux réparations urgentes en cas d'avaries.

Art. 23.

Les employés des bateaux doivent connaître l'usage de chacun des appareils de secours et savoir s'en servir pratiquement.

QUATRIEME CHAPITRE.

Personnel — Droit de navigation — Service Horaires — Plaintes — Police.

Art. 24.

1. L'équipage d'un vapeur doit comprendre les employés ci-après:

a) un capitaine ou conducteur, commandant du bateau, qui a, comme tel, l'autorité sur tous les autres employés. Il est responsable du vapeur;

b) un pilote, qui dirige la manoeuvre et en est responsable dans le cas où le capitaine ou le conducteur ne remplit pas lui-même ces fonctions;

c) un nombre suffisant de bateliers dont un doit être capable de tenir le gouvernail.

Le nombre des bateliers sera indiqué dans le permis de navigation;

d) un mécanicien et éventuellement un mécanicien en second et les chauffeurs nécessaires pour le service de la machine. Le mécanicien en second ou un des chauffeurs doit pouvoir, au besoin, remplacer le mécanicien.

2. Pour les bateaux d'un déplacement limité (les limites seront fixées dans les règlements internes de chaque Etat contractant) les fonctions de capitaine ou conducteur et de pilote peuvent être confiées à une seule et même personne si le poste de commandement est placé et aménagé a cet effet.

3. Pour les petits bateaux à moteur des divers systèmes, les fonctions de conducteur et de mécanicien du bateau peuvent être remplies par une seule personne.

4. Le même employé ne peut être à la fois pilote et comptable.

5. Les fonctions de capitaine ou conducteur, de pilote et de mécanicien ne seront confiées, conformément aux prescriptions des règlements spéciaux de chacun des Etats contractants, qu'à des employés dont l'aptitude aura été constatée soit par des examens soit par des titres acquis.

Art. 25.

1. La patente pour conduire un bateau prévue à l'art. 13 de la Convention, ne sera délivrées que sur production d'une pièce attestant une activité d'une durée suffisante sur un bateau du même genre que celui pour lequel la patente est demandée, et sous réserve d'un examen ou de titres acquis établissant la capacité du candidat.

2. La patente est personnelle et sera retirée par l'autorité compétente en cas d'abus ou d'infraction, de la part du titulaire, aux dispositions de la Convention, du présent Règlement ou des règlements internes des Etats contractants, si cette infraction porte atteinte à la sécurité de la navigation. La patente sera également retirée au cas où le titulaire, pour des raisons d'âge ou d'infirmité ou pour d'autres motifs, deviendrait incapable de conduire un bateau.

3. Pourront naviguer sans patente, les conducteurs de petits bateaux à voiles et de bateaux pourvus d'un moteur d'une force maximum de 3 HP. ainsi que ceux des bateaux à moteurs et à voiles qui ne sont employés que passagèrement dans un but de sport.

4. Les prescriptions complémentaires nécessaires seront fixées dans les règlements internes de chaque Etat contractant.

Art. 26.

1. Chacun des employés d'un bateau doit être apte à remplir le poste qui lui est confié.

2. Toute personne autorisée à exercer sa profession moyennant délivrance d'un certificat de capacité, doit porter sa patente sur lui et la produire sur la réquisition des agents de l'autorité compétente de chaque pays riverain.

Art. 27.

A partir de la mise en vigueur du présent Règlement, on n'engagera pour l'équipage du bord que des personnes sachant bien nager.

Art. 28.

Sauf le cas de force majeure, les bateaux affectés à un service public sont tenus de se conformer exactement à leurs horaires et de ne pas s'écarter de leur route habituelle.

Art. 29.

Il est absolument interdit de charger les bateaux de manière à dépasser la ligne de flottaison en pleine charge indiquée dans le permis de navigation, et, en particulier, de prendre sur les bateaux transportant des voyageurs un nombre de passagers supérieur au chiffre autorisé.

Art. 30.

1. Les capitaines ou conducteurs des bateaux affectés à un service public peuvent refuser de recevoir à bord les personnes qui se présentent en état d'ivresse ou qui se comportent d'une manière inconvenante. Ils peuvent faire descendre à la prochaine station les passagers qui, sur les bateaux, provoquent des rixes, tiennent des propos offensants ou se conduisent d'une manière inconvenante.

2. Les capitaines ou conducteurs ne doivent pas recevoir à bord des personnes suspectes de choléra et de peste. S'ils ne sont informés de la présence de pareils malades qu'après le départ, ils doivent les débarquer à la prochaine station, en avisant les autorités compétentes. Dans ce cas, on prendra sur le bateau les mesures sanitaires requises.

3. Les capitaines et conducteurs de bateaux en service public dresseront procès-verbal des infractions au présent Règlement et aux règlements internes de chaque pays, concernant la navigation. Ils devront être assermentés.

Ils remettron leurs procès-verbaux à l'autorité compétente de l'Etat, dans lequel l'infraction a eu lieu.

Art. 31.

Un registre, à pages numérotées, destiné à recevoir les réclamations des voyageurs doit être tenu à bord de chaque bateaux affecté à un service public. Ce registre doit être présenté à toute réquisition. La capitaine ou conducteur peut également y consigner ses observations ou les faits qu'il lui parait important de faire attester par les passagers. L'entreprise de transport est tenue de répondre le plus vite possible, par écrit, aux observations consignées dans le registre des réclamations.

Art. 32.

1. Sur chaque bateau affecté à un service public seront affichés à un endroit accessible à tous les passagers:

a) l'horaire et le tarif;

b) un extrait du présent Règlement contenant les articles 28, 29, 39 31;

c) le nombre de passagers que le bateau peut transporter;

d) un avis indiquant l'existence à bord du registre des réclamations.

2. Un exemplaire du présent Règlement ainsi que des règlements internes de chaque Etat contractant devra toujours se trouver à bord.

CINQUIEME CHAPITRE.

Feux — Règles à suivre pour prévenir les abordages. Signaux en temps de brouillard.

I. Dispositions Generales.

Art. 33.

1. Dans les prescriptions qui suivent, tout bateau à voiles qui, bien que pourvu d'un moteur, ne marche qu'à l'aide de

ses voiles, est considéré comme bateau à voiles. S'il fait usage de son moteur, qu'il se serve ou non de ses voiles, il est considéré comme vapeur.

2. Le bateau à voiles qui aura déployé ses voiles sera considéré comme voilier, même s'il fait simultanément usage de ses rames.

3. Un bateau est considéré, dans le sens du présent Règlement, comme étant en marche, quand il n'est pas à l'ancre ou qu'il n'est pas empêché d'une manière quelconque de se mouvoir.

II. Feux.

Art. 34.

1. Les prescriptions concernant les feux — voir tableau des feux de position annexé au présent Règlement — seront observées en tout temps du coucher au lever du soleil. Dans cet espace de temps, il est interdit de faire usage d'autres feux qui puissent être confondus avec les feux prescrits.

2. Le mot « visible » employé dans les prescriptions ci-après par rapport aux feux signifie « visible dans une nuit sombre à atmosphère claire ».

A) *Bateaux en marche.*

Art. 35.

Tout bateau qui est en marche la nuit doit porter les feux suivants:

1. *Vapeurs:*

a) à la proue, à une hauteur de 2 mètres au moins au-dessus du pont principal, un feu blanc très intense, construit et disposé de manière à projeter une lumière uniforme sur tout le parcours d'un arc horizontal de 225 degrés, soit 112,5 degrés de chaque côté d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau;

b) à tribord, un feu vert construit et disposé de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de 112,5 degrés à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau;

c) à bâdord, un feu rouge construit et disposé de manière à projeter une lumière uniforme non interrompue en avant et du côté extérieur, sur le parcours d'un arc horizontal de 112,5 degrés, à partir d'une ligne parallèle à l'axe longitudinal du bateau;

d) à la poupe, un feu blanc permettant de voir l'arrière du bateau, et projetant en arrière une lumière uniforme sur le parcours d'un arc horizontal de 135 degrés.

Les feux de coté doivent être placés de manière à indiquer autant que possible la plus grande largeur du bateau et à ne pouvoir être masqués par des objets ou par des personnes. Ces deux feux doivent en outre être pourvus, du côté intérieur, d'un écran parallèle à l'axe longitudinal du bateau, se prolongeant en avant, de telle sorte que leur lumière puisse rayonner seulement sur le parcours de l'arc horizontal prescrit et ne soit pas visible de la proue par un observateur placé du côté opposé.

Sur les vapeurs dont le déplacement en pleine charge ne dépasse pas dix tonnes, les feux prévus sous lettres *b* et *c*, peuvent être placés dans l'axe longitudinal du bateau, l'un à côté de l'autre.

2. *Bateaux à voiles:*

Comme les vapeurs à l'exception du feu blanc à l'avant, qu'ils ne doivent jamais porter.

3. *Bateaux à rames:*

Les bateaux à rames porteront un feu blanc, placé a l'avant et disposé de manière à être visible de tout l'horizon.

4. *Remorqueurs:*

Tout vapeur qui remorque un autre bateau doit, outre ses feux normaux, porter à l'avant un deuxième feu blanc, placé sur la même ligne verticale et à une distance d'au moins un mètre de l'autre. Au cas où le bateau remorque plus d'une embarcation et si la longueur totale du convoi remorqué dépasse 150 mètres, il portera un troisième feu blanc, au-dessus ou au-dessous des deux autres.

Chacun de ces feux devra avoir la même intensité et être placé de la même manière que le feu blanc mentionné sous *a)* du premier alinéa.

5. *Bateaux remorqués:*

Tout bateau remorqué devra porter à une certaine hauteur un feu blanc visible de tout l'horizon.

B) *Bateaux arrêtés, engravés ou à l'ancre.*

Art. 36.

1. Les bateaux de tout genre et de tout déplacement qui sont à l'ancre ou au mouillage en plein lac, doivent porter un feu blanc, brillant, visible de tout l'horizon.

2. Les barques de pêche que sont au mouillage près des filets, dans l'exercice de la pêche, doivent tenir toujours prêt et allumé un fanal à feu blanc et le montrer à temps pour éviter les collisions.

Art. 37.

1. Tout bateau se trouvant engravé ou dans l'impossibilité de manouvrer, doit porter, pendant la nuit, un feu blanc visible de tout l'horizon. Le jour, les vapeurs doivent hisser un pavillon blanc, les bateaux à voiles carguer les voiles et les bateaux à rames lever un ou plusieurs avirons.

2. Les feux et signaux mentionnés dans cet article doivent être considérés par les autres bateaux comme des signaux indiquant que celui qui les montre ne gouverne pas et ne peut donc pas manoeuvrer pour les éviter.

Art. 38.

Les barques utilisées pour le transport des marchandises, qui sont au mouillage la nuit, la proue à terre, à proximité d'un débarcadère, porteront à l'arrière un feu blanc visible de tout l'horizon.

Art. 39.

Les trains de bois doivent porter la nuit, sur chacun des quatre points les plus saillants, un feu blanc visibles de tout l'horizon à une distance d'au moins deux kilomètres.

Art. 40.

Les feux indiqués à l'article 35 doivent être visibles aux distances suivantes:

Pour les vapeurs pouvant marcher à une vitesse de plus de 15 kilomètres à l'heure:

le feu de proue et les feux de côté à 3 km.;

le feu de poupe à 1 km.

Pour les vapeurs marchant à une vitesse de 15 km. ou moins:

le feu de proue et les feux de côté à 2 km.;

le feu de poupe à 1 km.

Pour les bateaux à voiles:
les feux de côté à 2 km.;
le feu de poupe à 1 km.
Pour les bateaux à rames et les bateaux remorqués à 2 km.

Art. 41.

Les bouées et balises qui se trouvent en pleine eau ou dans le voisinage des débarcadères, pour signaler les routes ou les points dangereux, devront être éclairées la nuit au moyen d'un feu vert.

Art. 42.

Les filets tendus et en général tous les engins de pêche fixés ou flottants, se trouvant en pleine eau, doivent être signalés au moyen de bouées peintes en blanc et éclairées de nuit par un feu blanc visible de tout l'horizon.

III. Regles a suivre pour prevenir les abordages.

Art. 43.

1. Lorsqu'on prévoit un risque de collision, il faut relever constamment, si les circonstances le permettent, la position du bateau qui s'approche.

2. Lorsque la situation reciproque des bateaux ne change pas d'une manière appréciable, il y a lieu d'admettre que le danger de collision existe et de manoeuvrer en conséquence.

3. Les signaux acoustiques à donner par les bateaux en temps de brume, de brouillard et de neige ou pour les manoeuvres devront être ceux qui sont indiqués au « Tableau des signaux » annexé au présent Règlement.

Art. 44.

1. Lorsqu'un bateau à vapeur veut toucher une station, il annonce son approche par la cloche ou par un coup de sifflet prolongé. Le départ du bateau de la station est annoncé par un coup de sifflet prolongé.

2. Les bateaux à moteur donnent ces signaux soit au moyen du sifflet, soit du cornet de brume.

Art. 45.

1. Lorsque deux vapeurs marchant sur la même ligne ou à peu près, mais en sens contraire, viennent à se croiser, chacun d'eux oblique à droite, de manière à laisser passer l'autre à sa gauche.

Au moment du croisement, les deux vapeurs doivent être éloignés d'au moins cinq fois la largeur du plus grand d'eux. Quelques minutes avant l'instant du croisement, chacun des vapeurs donne un coup de sifflet bref. A ce signal, qui sert de garde-à-vous pour le personnel, chaque employé se rend à son poste et y reste jusqu'à ce que le croisement ait été effectué.

2. Il ne sera fait aucune exception au présent article, sauf dans les cas de force majeure, où l'un des vapeurs ne pourrait obliquer à droite pour une cause quelconque, voisinage de la rive, barques avec filets à l'eau, etc.

En pareil cas, ce vapeur ralentira sa marche et au besoin arrêtera ses machines; l'autre manoeuvrera pour l'éviter. Le vapeur empêché de manoeuvrer appelera l'attention de l'autre par le signal d'alarme prescrit (des coups brefs et répetés de sifflet ou de cornet de brume).

Art. 46.

Si le croisement a lieu à proximité d'un débarcadère, la distance peut être réduite à deux largeurs de bateau; dans ce cas les deux vapeurs ralentissent leur marche, et ne reprennent leur vitesse normale qu'après le croisement.

Art. 47.

Un vapeur en marche, qui rencontre sur sa route un bateau quelconque, doit signaler, à temps, la manoeuvre qu'il exécutera par les signaux ci-après:
un coup sifflet bref: je viens sur tribord;
deux coups de sifflet brefs: je viens sur bâbord;
trois coups de sifflet brefs: je vais en arrière;
deux coups de sifflet prolongés: je continue ma route.

Art. 48.

Lorsque deux vapeurs marchant sur des lignes perpendiculaires, ou à peu près, viennent à se croiser de manière à faire craindre un abordage, le vapeur qui constate l'autre à sa droite devra laisser la route libre à ce dernier en manoeuvrant de façon opportune, soit en obliquant à droite pour passer en arrière, si le rivage ou d'autres obstacles ne s'y opposent pas, soit en arrêtant ou même en faisant machine arrière. Il donne le signal prescrit pour la manoeuvre qu'il se propose d'exécuter.

L'autre vapeur continue sa route.

Art. 49.

1. Lorsqu'un bateau s'aperçoit qu'il s'est approché d'un autre et qu'il existe un danger, il doit immédiatement donner le signal d'alarme au moyen du sifflet ou du cornet de brume (voir annexe *A*). Ce signal d'alarme devra être répété aussitôt par l'autre bateau.

2. S'il s'agit de deux vapeurs chacun d'eux doit s'arrêter immédiatement et, au besoin, marcher en arrière, en donnant le signal prescrit.

3. S'il s'agit d'un vapeur et d'un bateau à voiles ou à rames, le vapeur doit laisser la route libre au bateau à voiles ou à rames, en arrêtant même ses machines ou en marchant en arrière, s'il est nécessaire.

Art. 50.

Lorsqu'un vapeur veut devancer un autre bateau qui suit la même ligne que lui, il doit donner, en temps voulu, et avant d'exécuter la manoeuvre nécessaire, le signal suivant: un coup de sifflet prolongé, suivi d'un coup de sifflet bref et d'un coup de sifflet prolongé.

Le bateau devancé doit continuer sa route.

Art. 51.

1. Tout vapeur qui rencontre sur sa route un bateau ne pouvant se mouvoir librement (bateau à l'ancre, bateau occupé à tendre ou à lever des filets, voilier par calme plat, vapeur remorquant) doit manoeuvrer de manière à l'éviter.

2. En toutes circonstances, un vapeur doit se tenir éloigné des bateaux non pontés en pleine charge, et des barques lourdement chargées.

3. Le cas échéant, le vapeur ralentif sa marche ou arrête sa machine, de façon à écarter le danger résultant de l'effet de sa vague.

Art. 52.

1. Quand un bateau est en détresse et demande du secours à d'autres bateaux ou à terre, il doit faire usage alternativement ou simultanément des signaux suivants:

De jour, il montrera un pavillon carré de couleur rouge et il donnera, à de brefs intervalles, des coups prolongés de sifflet ou de cornet de brume ou de cloche (voir annexe *A*).

De nuit, outre les signaux acoustiques indiqués ci-dessus, on allumera, l'un après l'autre, à de brefs intervalles, des feux de bengale (voir article 20, litt. *b*).

2. Les bateaux qui vont au secours d'un bateau en détresse répondront au signal de secours par le signal d'alarme.

Art. 53.

Il est interdit à tout bateau de s'approcher d'un vapeur en marche, soit pour se placer dans sa vague, soit pour communiquer avec lui, excepté dans le cas d'urgente nécessité, où le bateau doit appeler d'avance l'attention du vapeur en marche au moyen du signal d'alarme.

Art. 54.

1. Il est interdit à tout bateau de se placer sur la route habituelle des vapeurs affectés à un service public aux heures de passage de ces derniers.

Cette prescription doit être particulièrement observée de nuit, en temps de brouillard ou de neige, ainsi qu'à l'entrée et à l'intérieur des ports et dans le voisinage des débarcadères.

2. Lorsque les bateaux en service privé, entendent le signal d'alarme donné par un bateau en service public régulier ils doivent s'écarter de la route de ce bateau, ou, s'il est nécessaire, s'arrêter et attendre son passage.

3. Il est interdit aux pêcheurs de tendre leurs filets sur la route habituelle des vapeurs précités, ainsi qu'à proximité des débarcadères.

Art. 55.

Quand deux bateaux à voiles suivent des routes qui les rapprochent l'un de l'autre, de manière à faire courir le risque d'un abordage, l'un des deux s'écartera de la route de l'autre d'après les règles suivantes:

a) le bateau qui court largue doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près;

b) le bateau qui est au plus près bâbord amures doit s'écarter de la route de celui qui est au plus près tribord amures;

c) si les deux bateaux courent largue, mais avec les amures différents, le bateau qui a le vent par bâbord s'écarte de la route de celui qui le reçoit par tribord;

d) si les deux bateaux courent largue ayant tous les deux le vent du même bord, celui qui est au vent doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent;

e) le bateau qui est vent arrière doit s'écarter de la route de l'autre.

Art. 56.

1. Le bateau auquel un autre bateau doit laisser la route libre devra garder sa propre route et maintenir sa vitesse.

2. Si pour cause de brouillard ou pour un motif quelconque, un bateau se trouve si près d'un autre qu'un abordage ne puisse être évité par la seule manoeuvre du bateau qui doit céder le passage, l'autre bateau devra également manoeuvrer de façon à éviter une collision.

Art. 57.

Tout bateau, qui, à teneur des dispositions du présent Règlement, doit laisser la route libre à un autre bateau, doit éviter, si les circonstances le permettent, de passer devant celui-ci.

Art. 58.

1. Pour le passage sous les ponts de Melide et de Bissone, les prescriptions internes de la Suisse font règle.

2. Au détroit de Lavena, les bateaux allant à Ponte Tresa ont la préséance sur ceux venant de cet endroit, mais les bateaux en service privé doivent toujours laisser le passage aux vapeurs faisant un service public.

IV. Signaux en temps de brouillard.

A) Bateaux en marche.

Art. 59.

Tout bateau naviguant par temps de brouillard, de brume ou de neige fera entendre, de minute en minute, les signaux suivants:

a) vapeurs marchant à une vitesse de 15 km.-h ou plus: 2 coups prolongés de sifflet;

b) vapeurs marchant à une vitesse inférieure à 15 km.-h: 1 coup prolongé de sifflet ou de cornet de brume;

c) bateaux à voiles et à rames: un coup prolongé de cornet de brume ou de sifflet de poche;

d) remorqueurs: un coup prolongé de sifflet suivi de deux coups brefs.

B) *Bateaux arrêtés, engravés ou à l'ancre.*

Art. 60.

Tout bateau arrêté, engravé ou à l'ancre en pleine eau dans les conditions atmosphériques indiquées à l'article 59 et qui se trouve dans l'impossibilité de manoeuvrer pour éviter un autre bateau qui s'approche de lui, fait entendre de minute en minute, au moyen de son appareil à signaler, 3 coups prolongés.

Art. 61.

1. Tout bateau naviguant dans les conditions indiquées à l'art. 59 doit prendre les précautions nécessaires et tenir compte, avec soin, de toutes les circonstances du moment.

2. Tout vapeur qui entend les signaux de brume donnés par un autre bateau dont il ne connait pas la position, doit autant que les circonstances le permettent, arrêter sa machine afin de pouvoir mieux entendre et apprécier ces signaux: il marchera ensuite avec précaution jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de collision à craindre.

Art. 62.

1. Dans les conditions atmosphériques indiquées à l'art. 59 les croisements des vapeurs faisant un service public se feront, de préférence, dans les ports ou aux débarcadères. A cet effet les entreprises de navigation sont tenues de fixer, pour chaque période d'horaire, les stations de croisement.

2. Si les croisements, par suite de circonstances exceptionnelles, ne peuvent pas avoir lieu dans les ports ou aux débarcadères, les prescriptions suivantes doivent être observées:

Lorsque le vapeur arrive dans un endroit ou, du fait de l'horaire, un croisement doit avoir lieu, il usera de la plus grande précaution en ralentissant sa vitesse et en arrêtant même à l'occasion la machine, pour mieux entendre.

Lorsqu'il aura reconnu la position de l'autre bateau et acquis la certitude qu'il passe à une distance suffisante, il donnera le signal de croisement règlementaire (voir art. 47), puis il reprendra sa marche normale.

Si les deux vapeurs paraissent se diriger l'un sur l'autre, les machines seront immédiatement arrêtées, et elles ne pourront être remises en marche qu'après que la position relative des deux bateaux aura été bien déterminée.

Art. 63.

La nuit, ainsi que dans les conditions atmosphérique indiquées à l'art. 59, le capitaine ou conducteur du bateau placera sur le pont un homme de vigie et disposera le personnel du pont et celui des machines de telle façon d'assurer la vigilance.

Art. 64.

Les Compagnies de navigation peuvent compléter les règles ci-dessus par des instructions spéciales visant les différents cas qui peuvent se présenter. Ces instructions ne contiendront jamais des clauses contraires à celles du présent Règlement.

SIXIEME CHAPITRE.

Ports et débarcadères.

Art. 65.

1. Tout débarcadère affecté à un service public doit avoir la nuit, à son extrémité, un fanal bien visible, avec flamme d'un fort calibre, éclairant la place de débarquement et projetant du côté du large un feu rouge visible à une distance d'au moins deux kilomètres.

2. Ce fanal sera allumé du coucher du soleil à l'heure fixée par l'autorité compétente de l'Etat respectif.

3. Il ne doit pas se trouver, dans le voisinage des debarcadères, des feux pouvant provoquer erreur sur la route à suivre.

Art. 66.

Chaque débarcadère doit être muni d'un instrument spécial pouvant être employé pour donner des signaux acoustiques en temps de brouillard (voir tableau des signaux).

On fera usage de cet instrument quelque temps avant le passage d'un bateau affecté à un service public et jusqu'à son arrivée.

Art. 67.

Les deux Etats contractants donneront les instructions nécessaires pour que les abords des débarcadères soient maintenus libres pour le passage des vapeurs en service public.

Art. 68.

Dans l'intérêt de la pêche, il est interdit aux bateaux à vapeur de jeter leurs scories à une distance de la côte où la profondeur est inférieure à cinquante mètres.

SEPTIEME CHAPITRE.

Fêtes nautiques.

Art. 69.

Aucune fête nautique ne pourra avoir lieu sans l'autorisation de l'autorité compétente. On évitera dans l'organisation de ces fêtes tout ce qui pourra être une entrave pour les bateaux affectés à un service public.

HUITIEME CHAPITRE.

Pénalités.

Art. 70.

Toute infraction au présent Règlement peut donner lieu à une plainte ou à un procès-verbal, qui est transmis aux autorités du lieu où l'infraction a été commise.

Les infractions seront punies des peines prévues par les lois en vigueur dans l'Etat respectif.

NEUVIEME CHAPITRE.

Dispositions finales.

Art. 71.

Les propriétaires des vapeurs employés dans un but lucratif et les loueurs de bateaux devront s'assurer, dans les limites des prescriptions de l'Etat respectif, contre la responsabilité civile.

Art. 72.

Dans le cas où des bateaux ont leur port d'inscription dans l'un des Etats contractants et qu'ils naviguent et stationnent normalement dans les eaux de l'autre Etat, les autorités compétentes de l'Etat qui a délivré le permis de navigation pourront déléguer leurs fonctions de surveillance et de contrôle prévues dans ce Règlement aux autorités compétentes de l'autre Etat.

Art. 73.

Pour tout ce qui n'est pas traité dans le présent Règlement international, les dispositions de chaque Etat et des autorités locales feront règle, pourvu qu'elles ne soient pas contraires à celles du présent Règlement.

Fait à Lugano, le 22 octobre 1923.

Signatures:	*Signatures:*
E. Acton	Herold
Antonio Crispo	Tarchini
Bosio	J. Fred. Stalder
Luigi Stoppa	H. Wylemann
G. Ferraris	L. Rusca
Capialbi	S. Veladini
Ing. C. Abate	
C. Nagel	

ANNEXE *A*.

Tableau des signaux.

Numéro du signal	SIGNAUX		EXECUTION DES SIGNAUX	Art. du regl.
	A) Signaux acoustiques pour les manoeuvres, signaux d'alarme et de détresse.			
1	Signal d'arrivée à une station, pour vapeurs	—	Un son de cloche ou un coup de sifflet prolongé.	44
2	Signal de départ d'une station, pour vapeurs	—	Un coup de sifflet prolongé.	44
3	Signaux d'indication de route: Je viens sur tribord . . . . . . Je viens sur bâbord . . . . . . Je vais en arrière . . . . Je continue ma route	 U U U U U U — —	 Un coup de sifflet bref. Deux coups de sifflet brefs. Trois coups de sifflet brefs. Deux coups de sifflet prolongés.	47
4	Signal pour devancer un bateau, à donner par le bateau qui veut devancer un autre	U —	Un coup de sifflet prolongé suivi d'un coup bref et d'un coup prolongé.	50
5	Signal d'alarme.	U U U U U U U	Des coups brefs et répétés de sifflet ou de cornet de brume.	45-49 52-53
6	Signal de détresse, à donner pour démander du secours	— — — — — —	Des coups prolongés de sifflet, ou de cornet de brume ou de cloche, à de brefs intervalles et simultanément ou alternativement: de jour: un pavillon rouge - de nuit: des feux de bengale.	52
	B) Signaux acoustiques en temps de brume, de brouillard ou de neige.			
7	Vapeurs marchant à 15 km. ou plus	— —	Deux coups prolongés de sifflet ou, en défaut, de cornet de brume.	59
8	Vapeurs marchant à moins de 15 km.	—	Un coup prolongé de sifflet ou de cornet de brume.	59
9	Remorqueurs en marche	— U U	Un coup prolongé suivi de deux coups brefs de sifflet.	59
10	Bateaux à voiles et à rames en marche	—	Un coup prolongé de cornet de brume ou de sifflet de poche.	59
11	Bateaux arrêtés, engravés ou à l'ancre	— — —	Trois coups prolongés de sifflet, de sirène, de cornet de brume, de cloche ou de sifflet de poche.	60
12	Ports et débarcadères: Signal à donner par les radeleurs.	— — — —	Quatre coups prolongés de cornet de brume ou 4 sons de cloche.	66

Remarques. — Les bateaux à moteur donnent les signaux avec le sifflet à air comprimé ou avec le cornet de brume.

Chaque bateau auquel un signal à été donné, répondra par le signal prescrit pour la manoeuvre qu'il se propose d'exécuter.

Les signaux N. 7 à 11 doivent être donnes de minute en minute, le N. 12 chaque deux minutes.

Exécution des signaux. — Dispositions concernant la durée des signaux ainsi que les intervalles entre deux sons et entre deux signaux répétés:

les coups brefs auront une durée d'une seconde;
les coups prolongés une durée de cinq secondes;
l'intervalle entre deux sons de signal une durée d'une demi seconde;
l'intervalle entre deux signaux répétés, une durée de deux secondes au moins.

ANNEXE *B*.

Tableau des feux de position.

Designation des bateaux	Bateaux en marche	Bateaux à l'ancre	Bateaux engravés	Art. du Regl.
1° Vapeurs. . . .	Un feu blanc à la proue, les feux de côté rouge et vert, et un feu blanc à l'arrière. (Sur les vapeurs dont le déplacement en pleine charge ne dépasse pas 10 tonnes, les feux de côté peuvent être placés dans l'axe longitudinal du bateau, l'un à côté de l'autre).	Un feu blanc visible de tout l'horizon	Un feu blanc visible de tout l'horizon	35 36 37
2° Bateaux à voiles	Les feux de côté rouge et vert, et un feu blanc à l'arrière.	Id.	Id.	35 36 37
3° Bateaux à rames	Un feu blanc visible de tout l'horizon.	Id.	Id.	35 36 37
4° Remorqueurs .	A l'avant deux ou trois feux blancs superposés, les feux de côté rouge et vert et le feu blanc à l'arrière.	Id.	Id.	35 36 37
5° Bateaux remorqués	Un feu blanc visible de tout l'horizon.	Id.	Id.	35 36 37
6° Trains de bois.	Quatre feux blancs visibles de tout l'horizon.	Quatre feux blancs visibles de tout l'horizon	Quatre feux blancs visibles de tout l'horizon	39

Remarque. — Les barques de pêche qui sont au mouillages près des filets, dans l'exercice de la pêche, doivent tenir toujours prêt et allumé un fanal à feu blanc et le montrer à temps pour éviter les collisions (art. 36).

ANNEXE. C.

Permis de navigation pour bateaux en service public.

Le . . . .
déclare que le . . . .
nommé . . . .
inscrit au port de . . . . sous le N. . . . .
propriété de . . . .
a été soumis à l'inspection prescrite par la convention entre l'Italie et la Suisse concernant la navigation sur les lacs Majeur et de Lugano comme indiqué dans le procès-verbal N. . . . . du gardé par . . . .
. . . .
et peut être employé au transport de . . . .
sur le lac . . . .

Le déplacement du bateau est de { . . . . tonnes à lège / . . . . tonnes en pleine charge }

Le nombre maximum de voyageurs que le bateau est autorisé à transporter est de: . . . .
. . . .

La charge maximum est de . . . . . . tonnes

La ligne de flottaison en pleine charge passe par: { les limnimètres à la cote de / l'arête inférieure des plaques.

Le franc-bord du bateau en pleine charge est de . . . . . .
. . . .

Le bateau est pourvu de moteur à . . . .
de la puissance de HP . . . .

L'equipage du bateau, non compris le service de caisse ou de bureau, sera, au minimum, le suivant:

Capitaine ou conducteur du bateau;
Timonier;
Sous-timonier;
Batelier;
Mécanicien;
Mécanicien en second;
Chauffeur.

Description sommaire du bateau . . . .
. . . .

Equipement . . . .
. . . .

Observation spéciales . . . .
. . . .

Changements de propriétaire . . . .
. . . .
. . . .

Le présent permis est valable aussi longtemps que le bateau est en parfait état de service et qu'aucune modification importante ne sera apportée à sa construction ou à ses parties principales.

. . . . le . . . . . . 192 .

Visto, d'ordine di Sua Maestà il Re:
Il Ministro per gli affari esteri:
MUSSOLINI.

Numero di pubblicazione 2403.

REGIO DECRETO 15 ottobre 1925, n. 2126.

Istituzione di una filiale della Banca d'Italia nell'Oltregiuba.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 11 giugno 1925, n. 1114, che approva l'ordinamento organico dell'Oltregiuba;

Visti gli articoli 2 e 2 *bis* dello statuto della Banca d'Italia, approvato con i Regi decreti 18 marzo 1919, n. 138; 4 agosto 1921, n. 1176, e 14 giugno 1923, n. 1340;

Visto l'art. 5 del R. decreto-legge 31 dicembre 1923, n. 3060;

Visto il R. decreto 5 ottobre 1920, n. 1660, che approva la convenzione stipulata a nome del Governo, dal Ministro per le colonie e dal Ministro pel tesoro con la Banca d'Italia e sottoscritta il 2 agosto 1920 con la quale si affida alla Banca stessa il servizio di Regia tesoreria nella Somalia Italiana;

Viste le deliberazioni prese dal Consiglio superiore della Banca d'Italia nelle sedute del 27 ottobre e del 24 novembre 1924 per l'istituzione di una filiale a Chisimaio, approvate dall'assemblea generale degli azionisti tenuta il 31 marzo 1925;

Considerata l'opportunità di estendere all'Oltregiuba il servizio di tesoreria della Somalia Italiana;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le colonie, di concerto con quello per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

La Banca d'Italia ha facoltà di istituire una sua filiale nell'Oltregiuba, regolata ai sensi delle disposizioni degli articoli 2 *bis* e 63 *bis* dello statuto della Banca medesima.

Art. 2.

La filiale della Banca d'Italia a Chisimaio disimpegnerà il servizio di pagamenti e di introiti del Tesoro per conto della Regia sezione di tesoreria di Mogadiscio in base alla annessa convenzione stipulata il 27 agosto 1925 tra il Ministro per le colonie, il Ministro per le finanze e il direttore generale della Banca d'Italia.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a San Rossore, addì 15 ottobre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — LANZA DI SCALEA — VOLPI.

Visto, *il Guardasigilli:* ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 dicembre 1925.
Atti del Governo, registro 243, foglio 51. — GRANATA.

Numero di pubblicazione 2404.

REGIO DECRETO 22 novembre 1925, n. 2130.

Incarico al Ministro per la guerra di curare la pubblicazione di un Albo d'oro dei militari caduti durante la Guerra 1915-1918.

VITTORIO EMANUELE III
PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE
RE D'ITALIA

Considerato che costituisce dovere nazionale quello di raccogliere e pubblicare in un Albo i nomi dei morti gloriosi durante la Guerra nazionale 1915-1918, per conservarne con segno d'onore il perenne ricordo;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Ministro *ad interim* per gli affari della guerra, della marina e dell'aviazione, di concerto col Ministro per le finanze;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

E' affidato al Ministro per la guerra l'incarico di curare la pubblicazione di un « Albo » che ricordi con segno d'ono-

re i militari del Regio esercito, della Regia marina e della Regia guardia di finanza, morti o dispersi per causa di guerra nella Guerra nazionale 1915-1918.

Art. 2.

La relativa spesa graverà sui residui del capitolo 77: « Spese per la guerra » del bilancio (parte straordinaria) dell'esercizio in corso del Ministero della guerra.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — Per il Ministro delle finanze (R. decreto 10 ottobre 1925, n. 1956) MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 dicembre 1925.
Atti del Governo, registro 243, foglio 55. — GRANATA.

Numero di pubblicazione 2405.

REGIO DECRETO 26 novembre 1925, n. 2131.

Modificazione al regolamento sull'avanzamento nel Regio esercito.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Vista la legge 2 luglio 1896, n. 254, sull'avanzamento nel Regio esercito e successive modificazioni;
Visto il regolamento per l'esecuzione della legge sull'avanzamento nel Regio esercito, approvata con Nostro decreto 21 luglio 1907, n. 626, e successive modificazioni;
Udito il parere del Consiglio di Stato;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Nostro Ministro *ad interim* per gli affari della guerra;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

E' approvata la seguente variante al regolamento per l'esecuzione della legge sull'avanzamento nel Regio esercito:
Al paragrafo 35, lettera *d)* numero 4, aggiungere: « salvo che la licenza sia stata concessa per lesioni od infermità dipendenti da causa di servizio, nel qual caso essa non deve dedursi dal computo dell'anzianità di grado ».

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 26 novembre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 dicembre 1925.
Atti del Governo, registro 243, foglio 56. — GRANATA.

Numero di pubblicazione 2406.

RELAZIONE e REGIO DECRETO 19 novembre 1925, n. 2136.

30ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste inscritto nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze per l'esercizio finanziario 1925-26.

Relazione di S. E. il Ministro Segretario di Stato per le finanze, a S. M. il Re, in udienza del 19 novembre 1925 sul decreto che autorizza una 30ª prelevazione dal fondo di riserva per le spese impreviste dell'esercizio finanziario 1925-26.

MAESTÀ,

Per diverse necessità urgenti, alle quali non sarebbe possibile provvedere, o per mancanza di appositi capitoli di bilancio, o per insufficienza degli stanziamenti già fatti, il Consiglio dei Ministri ha deliberato di prelevare dal fondo di riserva per le spese impreviste, in base all'art. 42 del R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440, la somma occorrente, di complessive L. 1,305,000. Tale somma è da ripartirsi come segue:

Ministero degli affari esteri:

L. 180,000, per le spese dipendenti dalla istituzione, presso la Regia legazione italiana al Messico, di uno speciale ufficio politico-commerciale;
L. 90,000, per acquisto di un'autovettura di servizio ad uso della Regia ambasciata d'Italia a Washington.

Ministero dell'istruzione pubblica:

L. 100,000, per acquisto alla Fiera internazionale del libro, in Firenze, di opere da distribuire fra le biblioteche governative;
L. 150,000, per spese inerenti alla sistemazione dell'accesso alla Basilica di Santa Maria degli Angeli, dalla parte di via Cernaia;
L. 250,000, per l'organizzazione dell'Esposizione d'arte moderna italiana in New-York;
L. 435,000, per il pagamento della prima rata del prezzo d'acquisto della casa ove nacque Giuseppe Mazzini.

Ministero dell'economia nazionale:

L. 100,000, per la partecipazione italiana all'Esposizione internazionale d'igiene, arte e industrie in Rosario di Santa Fè.

Mi onoro pertanto di sottoporre all'Augusta sanzione della Maestà Vostra il decreto che autorizza il relativo prelevamento.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto l'art. 42 delle disposizioni sull'amministrazione del patrimonio e sulla contabilità generale dello Stato, approvato con R. decreto 18 novembre 1923, n. 2440;
Visto che sul fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto in L. 15,000,000 nello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1925-1926, in conseguenza delle prelevazioni già autorizzate in L. 6,590,908, rimane disponibile la somma di L. 8,409,092;
Sentito il Consiglio dei Ministri;
Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per le finanze;
Abbiamo decretato e decretiamo:

Articolo unico.

Dal fondo di riserva per le spese impreviste, inscritto al capitolo n. 335 dello stato di previsione della spesa del Ministero delle finanze, per l'esercizio finanziario 1925-26, è autorizzata una 30ª prelevazione nella somma di L. 1,305,000 da assegnare, ripartitamente, ai seguenti capitoli degli stati di previsione dei Ministeri sotto indicati, per l'esercizio finanziario medesimo:

Ministero degli affari esteri:

Cap. n. 23 - Missioni politiche e commerciali, incarichi speciali, ecc.	L.	180,000
Cap. n. 29 - Spese eventuali all'estero	»	90,000

Ministero dell'istruzione:

Cap. n. 88 - Biblioteche governative e Sopraintendenze bibliografiche - Spese, ecc.	»	100,000
Cap. n. 165-bis (di nuova istituzione) - Spese occorrenti per i lavori di sistemazione dell'accesso alla basilica di Santa Maria degli Angeli dalla parte di via Cernaia	»	150,000
Cap. n. 165-ter (di nuova istituzione) - Spese per l'organizzazione dell'Esposizione d'arte italiana moderna a New-York	»	250,000
Cap. n. 167-quater (di nuova istituzione) - Spesa per l'acquisto della casa ove nacque Giuseppe Mazzini (1ª rata)	»	435,000

Ministero dell'economia nazionale:

Cap. n. 167-bis (di nuova istituzione) - Spese inerenti alla organizzazione della partecipazione italiana all'Esposizione internazionale di igiene, arte ed industrie di Rosario di Santa Fè	»	100,000
	L.	1,305,000

Questo decreto sarà presentato al Parlamento per la sua convalidazione.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 19 novembre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — Per il Ministro delle finanze (R. decreto 10 ottobre 1925, n. 1936) MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 dicembre 1925.
Atti del Governo, registro 243, foglio 61. — GRANATA.

Numero di pubblicazione 2407.

REGIO DECRETO 22 novembre 1925, n. 2127.

Modificazioni al R. decreto 24 maggio 1923, n. 1163, circa l'istituzione della medaglia di benemerenza dei volontari di guerra.

VITTORIO EMANUELE III

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

RE D'ITALIA

Visto il R. decreto n. 1163 del 24 maggio 1923, che istituisce una medaglia di benemerenza per i volontari della Guerra italo-austriaca 1915-1918;

Riconosciuta l'opportunità di meglio disciplinare la concessione di detta medaglia;

Udito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Presidente del Consiglio dei Ministri, Nostro Ministro *ad interim* per gli affari della guerra, Ministro *ad interim* per gli affari della marina e Ministro *ad interim* per gli affari dell'aeronautica;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

All'art. 3 del R. decreto 1163 del 24 maggio 1923, è sostituito il seguente:

« La medaglia di benemerenza per i volontari della Guerra 1915-1918 è concessa anche a coloro, i quali abbiano partecipato alle operazioni belliche in modo degno di encomio e che provino con lo stato di servizio, col foglio matricolare e con altri documenti idonei di appartenere ad una delle seguenti categorie:

1° già riformati arruolatisi spontaneamente nel Regio esercito o nella Regia marina, almeno un mese prima della data del decreto che li avrebbe chiamati a visita di revisione;

2° militari che, dichiarati non idonei a servizio di guerra, per ferite riportate in guerra o per sopravvenute infermità, ritornarono spontaneamente a far parte dell'Esercito o della Marina operanti;

3° militari che, dichiarati permanentemente inabili ai servizi di guerra per infermità preesistenti, siano stati incorporati nell'Esercito o nella Marina operanti;

4° militari di terza categoria che abbiano assunto spontaneamente servizio nell'Esercito o nella Marina, almeno quattro mesi prima della data del decreto di chiamata della loro classe o categoria, ed effettivamente siano stati incorporati nell'Esercito o nella Marina operanti prima della data di inizio della presentazione alle armi della propria classe o categoria;

5° arruolati spontaneamente almeno quattro mesi prima di essere chiamati alla visita innanzi ai Consigli di leva, ed effettivamente partiti per essere incorporati nell'Esercito o nella Marina operanti prima della data della circolare che stabiliva la presentazione alle armi delle reclute della loro classe. Per i militari di cui al presente numero, chiamati a visita prima del 24 settembre 1915, è ridotto a due mesi l'anticipo di arruolamento come sopra prescritto;

6° dispensati per legge dal servizio militare che rinunciarono spontaneamente alla dispensa per essere incorporati nell'Esercito o nella Marina operanti almeno cinque mesi prima del 4 novembre 1918;

7° esonerati dal servizio militare che rinunciarono all'esonero per essere incorporati nell'Esercito o nella Marina operanti almeno un anno prima del 4 novembre 1918;

8° coloro che, non più soggetti per ragioni di età ad obblighi di servizio militare si arruolarono spontaneamente nell'Esercito o nella Marina prestando servizio in zona di guerra in modo encomiabile;

9° coloro che, pur essendo alle armi e non avendo per legge obblighi di servizio in zona di operazioni (ufficiali di riserva del Regio esercito e ufficiali dei quadri onorari della Regia marina) chiesero ed ottennero di essere incorporati nell'Esercito o nella Marina operanti;

10° coloro che, riformati o comunque non compresi nel decreto di chiamata per mobilitazione generale furono, in seguito a loro domanda, nominati ufficiali di milizia territoriale dopo la dichiarazione della guerra mondiale e prima del 24 maggio 1915, purchè abbiano le condizioni specifiche di cui ad uno dei numeri precedenti, abbiano prestato servizio nell'Esercito o nella Marina operanti ed abbiano preso parte ad uno o più combattimenti di notevole importanza comportandosi lodevolmente;

11° militari residenti all'estero, dispensati a rispondere alla chiamata alle armi per mobilitazione, che rimpatriarono spontaneamente, prendendo parte lodevolmente alla guerra;

12° cittadini delle nazioni alleate od associate, che si arruolarono nell'Esercito o nella Marina italiana prima di aver compiuto il 21° anno di età e cittadini delle altre nazioni che si arruolarono come sopra in qualunque età;

13° gli appartenenti alla Croce rossa italiana ed al Sovrano Ordine militare di Malta, i quali, oltre ad avere le condizioni specifiche di cui ad uno dei numeri precedenti, siano venuti a trovarsi ad immediato contatto col nemico, comportandosi lodevolmente.

« E' necessario e sufficiente che gli appartenenti alle prime dodici categorie (esclusa l'ottava), per comprovare la loro partecipazione alla guerra in modo degno di encomio, dimostrino di essere decorati dell'Ordine militare di Savoia o di medaglia al valor militare o di croce al merito di guerra. Una simile dimostrazione non è necessaria per gli appartenenti all'ottava categoria e, per quelli della tredicesima categoria, sarà soltanto di massima considerato sufficiente.

« Per gli iscritti marittimi, che abbiano navigato su piroscafi mercantili senza avere obblighi di servizio militare, si applicheranno le disposizioni previste dall'art. 4 del R. decreto 19 luglio 1925, n. 1529, con le particolari norme esecutive emanate dal Nostro Ministro per la marina.

« I caduti, i feriti in combattimento e i decorati dell'Ordine militare di Savoia o al valore per azioni di guerra compiute durante il servizio volontario, hanno diritto alla medaglia anche se il servizio stesso sia stato iniziato entro limiti di tempo inferiori a quelli previsti nei numeri 1, 4, 5, 6, 7 e 13 ».

Art. 2.

Saranno esclusi dalla concessione coloro che, pur possedendo i titoli per avere la medaglia, fossero eventualmente, a giudizio delle autorità competenti, ritenuti indegni di fregiarsene, per avere nel frattempo riportate condanne penali o per gravi motivi d'ordine morale.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 22 novembre 1925.

VITTORIO EMANUELE.

MUSSOLINI — Per il Ministro delle finanze (R. decreto 10 ottobre 1925, n. 1956) MUSSOLINI.

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 7 dicembre 1925.
Atti del Governo, registro 243, foglio 50. — GRANATA.

Numero di pubblicazione 2408.

REGIO DECRETO 22 novembre 1925, n. 2107.

Modificazioni allo statuto dell'Istituto dell'Addolorata per le Missioni italiane all'estero, in Prunella.

N. 2107. R. decreto 22 novembre 1925, col quale, sulla proposta del Ministro per la giustizia e gli affari di culto, vengono apportate modificazioni allo statuto organico dell'Istituto dell'Addolorata per le Missioni italiane all'estero, con sede in Prunella (Melito Porto Salvo).

Visto, *il Guardasigilli*: ROCCO.
Registrato alla Corte dei conti, addì 3 dicembre 1925.

DECRETO MINISTERIALE 21 ottobre 1925.

Autorizzazione agli istituti di credito fondiario a stipulare mutui e ad emettere cartelle fondiarie ai saggi di interesse del 5.50 e del 6 per cento.

IL MINISTRO PER L'ECONOMIA NAZIONALE
DI CONCERTO CON
IL MINISTRO PER LE FINANZE

Veduto il R. decreto-legge 13 ottobre 1925, n. 1923, concernente la facoltà di fissare e variare i saggi massimi d'interesse dei mutui e delle cartelle di credito fondiario;

Decreta:

Articolo unico.

Fino a contraria disposizione gli istituti autorizzati ad esercitare il credito fondiario ai termini della legge (testo unico) 16 luglio 1905, n. 646, hanno facoltà di stipulare mutui ed emettere le corrispondenti cartelle ai saggi di interesse del 5.50 e del 6 per cento.

Il presente decreto sarà inviato alla Corte dei conti per la registrazione.

Roma, addì 21 ottobre 1925.

Il Ministro per l'economia nazionale:
BELLUZZO.

Il Ministro per le finanze:
MUSSOLINI.

DECRETI PREFETTIZI:

Proroga di poteri dei Commissari straordinari di Brissogne e di Monterotondo.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI TORINO

Veduto il R. decreto 22 agosto 1925, col quale venne sciolto il Consiglio comunale di Brissogne;

Ritenuto che il Regio commissario non ha potuto ancora sistemare le finanze comunali ed i pubblici servizi;

Visti gli articoli 323 della legge comunale e provinciale testo unico 4 febbraio 1915, n. 148, e 103 del R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2839;

Decreta:

Il termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di Brissogne è prorogato di tre mesi a decorrere dal giorno 8 p. v.

Torino, addì 7 dicembre 1925.

Il Prefetto: D'ADAMO.

IL PREFETTO
DELLA PROVINCIA DI ROMA

Veduto il R. decreto 30 agosto 1925, col quale venne sciolto il Consiglio comunale di Monterotondo;

Veduta la legge comunale e provinciale testo unico approvato con R. decreto 4 febbraio 1915, n. 148, modificato con R. decreto 30 dicembre 1923, n. 2839;

Considerato che il Regio commissario straordinario non ha potuto portare ancora a compimento la totale sistemazione di quell'azienda comunale e che la situazione dei partiti locali non consente, ad ogni modo, di indire subito le elezioni per la ricostituzione della normale rappresentanza;

Decreta:

Il termine per la ricostituzione del Consiglio comunale di Monterotondo, è prorogato di tre mesi.

Roma, addì 1° dicembre 1925.

Il Prefetto: D'ANCORA.

BANDI DI CONCORSO

MINISTERO DELL'INTERNO

Concorso a 19 posti di comandante di 1ª classe nel corpo degli agenti di pubblica sicurezza.

IL MINISTRO PER L'INTERNO

Visto il R. decreto-legge 2 aprile 1925, n. 383, relativo alla istituzione del corpo degli agenti di pubblica sicurezza;
Visto il R. decreto-legge 18 ottobre 1925, n. 1846, che istituisce un corpo speciale di polizia per la Capitale;
Visto il R. decreto-legge 15 agosto 1925, n. 1555, relativo al completamento dei quadri degli ufficiali del nuovo corpo degli agenti di pubblica sicurezza;

Decreta:

Art. 1.

E' indetto un concorso per titoli per il conferimento di 19 posti di comandante di 1ª classe nel corpo degli agenti di pubblica sicurezza cui possono prendere parte ex capitani del soppresso corpo della Regia guardia per la pubblica sicurezza aventi alla data del presente bando, età non superiore ad anni 42.

Art. 2.

Le domande per l'ammissione al concorso predetto, scritte su carta legale e corredate dei titoli che ciascun concorrente crederà utile di presentare, dovranno pervenire a questo Ministero non oltre il 15 gennaio 1926.

A dette domande dovranno essere uniti i seguenti documenti, tutti in carta da bollo, regolarmente legalizzati:

1° copia dell'atto di nascita;
2° certificato di cittadinanza italiana;
3° certificato di buona condotta morale, civile e politica, rilasciato dal sindaco del Comune dove l'aspirante ha il domicilio da almeno un anno;
4° certificato penale generale;
5° ricevuta comprovante il versamento ad un ufficio del registro della somma di lire 25 per tassa di concorso giusta il R. decreto 10 maggio 1923, n. 1173;
6° certificato di visita medica passata presso l'ospedale militare o, in mancanza di esso, del medico provinciale, comprovante l'idoneità fisica dell'aspirante.

I documenti di cui ai numeri 2, 3, 4 e 6 devono portare data non anteriore a tre mesi a quella della domanda stessa.

Coloro che si trovano in servizio nel Regio esercito, potranno solo unire la copia dell'atto di nascita.

Art. 3.

Le domande che pervenissero dopo il 15 gennaio suddetto e quelle che non fossero corredate dei documenti prescritti all'art. 2, non saranno prese in considerazione.

Art. 4.

Le domande e i titoli dei concorrenti saranno esaminati da una Commissione composta:

del capo della Divisione personale di pubblica sicurezza, presidente;
di un ispettore generale di pubblica sicurezza o questore nominato dal Ministero e dell'ispettore superiore del corpo, membri;
un impiegato del Ministero dell'interno avrà le funzioni di segretario senza diritto a voto.

Art. 5.

La Commissione di cui all'articolo precedente provvederà, con giudizio insindacabile alla formazione della graduatoria dei concorrenti ed alla designazione dei vincitori.

Roma, addì 15 novembre 1925.

Il Ministro: FEDERZONI.

Concorso a 5 posti di ispettore di 2ª classe nel corpo degli agenti di pubblica sicurezza.

IL MINISTRO PER L'INTERNO

Visto il R. decreto-legge 2 aprile 1925, n. 383, relativo alla istituzione del corpo degli agenti di pubblica sicurezza;
Visto il R. decreto-legge 18 ottobre 1925, n. 1846, che istituisce un corpo speciale di polizia per la Capitale;
Visto il R. decreto-legge 15 agosto 1925, n. 1555, relativo al completamento dei quadri degli ufficiali del nuovo corpo degli agenti di pubblica sicurezza;

Decreta:

Art. 1.

E' indetto un concorso per titoli per il conferimento di 5 posti di ispettore di 2ª classe nel corpo degli agenti di pubblica sicurezza cui possono prendere parte ex maggiori del soppresso corpo della Regia guardia per la pubblica sicurezza aventi alla data del presente bando, età non superiore ad anni 45.

Art. 2.

Le domande per l'ammissione al concorso predetto, scritte su carta legale e corredate dei titoli che ciascun concorrente crederà utile di presentare, dovranno pervenire a questo Ministero non oltre il 15 gennaio 1926.

A dette domande dovranno essere uniti i seguenti documenti, tutti in carta da bollo, regolarmente legalizzati:

1° copia dell'atto di nascita;
2° certificato di cittadinanza italiana;
3° certificato di buona condotta morale, civile e politica, rilasciato dal sindaco del Comune dove l'aspirante ha il domicilio da almeno un anno;
4° certificato penale generale;
5° ricevuta comprovante il versamento ad un ufficio del registro della somma di lire 25 per tassa di concorso giusta il R. decreto 10 maggio 1923, n. 1173;
6° certificato di visita medica passata presso l'ospedale militare o, in mancanza di esso, del medico provinciale, comprovante l'idoneità fisica dell'aspirante.

I documenti di cui ai numeri 2, 3, 4 e 6 devono portare la data non anteriore a tre mesi a quella della domanda stessa.

Coloro che si trovano in servizio nel Regio esercito, potranno solo unire la copia dell'atto di nascita.

Art. 3.

Le domande che pervenissero dopo il 15 gennaio suddetto e quelle che non fossero corredate dei documenti prescritti all'art. 2, non saranno prese in considerazione.

Art. 4.

Con successivo decreto sarà provveduto alla nomina della Commissione esaminatrice delle domande e dei titoli dei concorrenti.

Art. 5.

La Commissione di cui all'articolo precedente provvederà, con giudizio insindacabile alla formazione della graduatoria dei concorrenti ed alla designazione dei vincitori.

Roma, addì 15 novembre 1925.

Il Ministro: FEDERZONI.

MINISTERO DELLA PUBBLICA ISTRUZIONE

Concorso ad un posto gratuito nel Regio conservatorio di S. Niccolò di Prato (Toscana).

L'operaio presidente, vedute le disposizioni del regolamento interno del Regio conservatorio di San Niccolò di Prato (Toscana), approvato con risoluzione Ministeriale 3 settembre 1869;

Visto il R. decreto 29 luglio 1920, n. 1930, ed il decreto Luogotenenziale 22 agosto 1918, n. 1315;

Veduta la deliberazione della Commissione amministrativa del 6 novembre 1925;

Rendo noto:

E' aperto il concorso ad un posto gratuito in questo Regio conservatorio.

Potranno aspirare ad esso posto le fanciulle cattoliche di civile condizione, di età non minore di anni sette, e non maggiore di dodici, nate da padre pratese.

Sono dispensate dall'obbligo del limite di età le aspiranti che già fruiscano di un posto a pagamento nel Conservatorio.

Le aspiranti dovranno far pervenire al sottoscritto operaio-presidente del Regio conservatorio di San Niccolò di Prato (Toscana), entro un mese dalla pubblicazione del presente avviso nel Bollettino ufficiale del Ministero della pubblica istruzione, la domanda su carta da bollo da L. 2, insieme con i seguenti documenti, da rilasciarsi dai competenti uffici in carta bollata:

1° fede di nascita dello stato civile;

2° fede di battesimo;

3° attestazione del sindaco dalla quale risulti che la concorrente è nata da padre pratese;

4° attestato di sana costituzione fisica e di efficace vaccinazione;

5° stato di famiglia;

6° dichiarazione della Giunta comunale sulla professione del padre, sulla qualità delle persone che compongono la famiglia, sulle contribuzioni che il padre di famiglia paga per imposte e tasse, sul patrimonio comunque e dovunque esistente dei genitori dell'aspirante stessa;

7° certificato dell'agente delle imposte del luogo ove la famiglia risiede, che attesti l'ammontare delle imposte corrisposte dai componenti la famiglia stessa;

8° certificato degli studi compiuti dalla aspirante.

Nell'assegnazione del posto, a norma di quanto stabilisce l'art. 1 del decreto Luogotenenziale 22 agosto 1918, n. 1315, sarà data la preferenza:

a) alle orfane dei militari caduti in guerra e di coloro che sono morti a causa della guerra;

b) alle figlie di coloro che per ferite, malattie contratte in guerra, ed a causa della guerra, siano resi inabili a lavoro proficuo.

La fanciulla ammessa al posto è dispensata dal pagamento della retta per vitto, alloggio e istruzione, restando a carico della famiglia ogni altra spesa per libri, oggetti di cancelleria, corredo vestiario, imbiancatura, ecc. Sono pure escluse dalla retta, e sono quindi a carico della famiglia, le spese per i lavori femminili, per medicine e cura di malattie, le spese di posta e telegrafo e quelle per le lezioni facoltative ed ornamentali.

Il posto viene conferito dal Ministero della pubblica istruzione su proposta della Commissione amministrativa del Regio conservatorio.

Le alunne perdono il posto gratuito nei casi seguenti:

1° qualora non conseguano l'approva[illegible] annuali;

2° qualora vengano a trovarsi in condizioni di salute che non consentano la loro permanenza nell'Istituto, a giudizio insindacabile del sanitario di fiducia del Regio conservatorio;

3° per mancato pagamento delle spese che sono a carico della famiglia;

4° per gravi mancanze disciplinari e in caso di persistente contegno che turbi la tranquillità dell'Istituto.

Prato, 20 novembre 1925.

L'operaio-presidente: Dott. ALFREDO GUARDUCCI.

Proroga dei concorsi a cattedre vacanti negli istituti superiori di magistero pareggiati del Piemonte e « Maria Immacolata » di Milano.

IL MINISTRO PER LA PUBBLICA ISTRUZIONE

Veduto il decreto Ministeriale 27 ottobre 1925, con il quale sono stati banditi concorsi a cattedre vacanti negli istituti superiori di magistero pareggiati del Piemonte e « Maria Immacolata » di Milano;

Decreta:

Il termine della presentazione delle domande ai concorsi predetti fissato per il 5 corrente è prorogato a tutto il 20 dicembre 1925.

Roma, addì 5 dicembre 1925.

Il Ministro: FEDELE.

Rettifica del concorso al posto di professore di fisica e storia naturale nel Regio istituto della SS. Annunziata al Poggio Imperiale di Firenze.

Nell'avviso di concorso al posto di professore di fisica e storia naturale nel Regio istituto della SS. Annunziata al Poggio Imperiale di Firenze pubblicato nel Bollettino ufficiale, n. 34 dell'anno corrente (13 agosto), pag. 2494, sono incorse due inesattezze:

al n. 1, alle parole « compiuto il 29° anno di età » va aggiunto « se uomo, e il 26° se donna »;

al n. 6, dove è detto « laurea di fisica e scienze naturali », è da leggere: « laurea di fisica o scienze naturali ».

In conseguenza di queste correzioni un nuovo termine viene stabilito per la presentazione di domande e titoli per parte sia dei vecchi, sia dei nuovi concorrenti.

Le domande e i titoli saranno accettati fino al 15° giorno dalla pubblicazione di questa rettifica nel Bollettino. Coloro che già avevano partecipato al concorso non debbono rinnovare alcun documento.

Il Presidente: P. RAJNA.

TOMMASI CAMILLO, *gerente*.

Roma — Stabilimento Poligrafico dello Stato.